image not available

TRAITÉ

DE

LA LÉGISLATION

ET DE LA JURISPRUDENCE

DES CHEMINS DE FER.

IMPRIMERIE D'AMÉDÉE GRATIOT ET Ce,
11, rue de la Monnaie.

TRAITÉ

DE

LA LÉGISLATION

ET DE LA JURISPRUDENCE

DES CHEMINS DE FER,

contenant :

1o Un précis historique sur les chemins de fer ;
2o le détail raisonné de toutes les lois, *documents authentiques et usages administratifs relatifs à la concession ;*
3o les règles commentées de l'organisation des compagnies industrielles en sociétés anonymes, 4o un *commentaire de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;* 5o les règles administratives de la fixation des tarifs ; 6o la théorie de l'impôt du dixième sur les chemins de fer ; 7o enfin des tables statistiques, tous les textes et la jurisprudence générale relatifs à la matière ;

OUVRAGE DÉDIÉ A M. TESTE,

AVOCAT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

et publié sous ses auspices,

PAR

H. NOGENT-S[T]-LAURENS,

Avocat à la Cour royale de Paris.

Paris,

COLOMB DE BATINES, LIBRAIRE-ÉDITEUR
(SUCCESSEUR DE CROZET, LIBRAIRE DE LA BIBLIOTHÈQUE ROYALE),
15, quai Malaquais ;

LIBRAIRIE DE JURISPRUDENCE
DE DELAMOTTE
26, place Dauphine ;

LIBRAIRIE INDUSTRIELLE
DE MATHIAS
15, quai Malaquais ;

LONDRES,
PAYNE et FOSS, 81, Pall-Mall.

1841.

A MONSIEUR TESTE,

Avocat, Ministre des travaux publics.

Hommage d'admiration et de reconnaissance.

H. NOGENT-St-LAURENS.

Paris, 15 juillet 1841.

NOTE DE L'ÉDITEUR.

Ceci n'est point une œuvre purement scientifique, un ouvrage au point de vue spécial de l'économie politique : l'auteur a voulu faire un livre pratique, utile, et surtout usuel.

Recueillir les détails historiques les plus curieux et les plus saillants sur l'origine et l'exécution des chemins de fer; présenter un aperçu de tous les usages administratifs non écrits; donner une idée générale et philosophique, en même temps qu'un commentaire exact de la législation qui régit les chemins de fer; réunir dans un cadre unique le texte de toutes les lois, ordonnances et décrets; placer à côté la solution de toutes les questions douteuses, c'est-à-dire la jurisprudence; enfin, recueillir les détails statistiques les plus intéressants : tels sont les différents buts que l'on s'est proposés en écrivant cet ouvrage; il est tout à la fois un code commenté et une histoire des chemins de fer.

Notre publication s'adresse d'abord aux actionnaires; pour eux, l'auteur a formulé toutes les formalités à suivre, depuis la spéculation ou la résolution industrielle, jusqu'au moment de la réalisation d'un projet, jusqu'au moment où le capital devient productible dans la compagnie concessionnaire. Les proprié-

taires y trouveront toutes les règles de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le commentaire complet d'une loi récente qui les intéresse tous à un si haut degré. Enfin, le caractère collectif et compréhensif de cet ouvrage nous a fait espérer qu'il serait non-seulement un guide sûr pour l'homme étranger à la législation, mais encore un recueil utile aux professions judiciaires. Les hommes de l'étude et du cabinet épuisent souvent un temps précieux dans des recherches infinies sur les législations et les jurisprudences spéciales. On a voulu leur éviter cette perte de temps, en réunissant tous les textes et tous les arrêts, en comprimant dans un même volume une législation qui n'est pas codifiée, une jurisprudence particulière perdue dans l'immense surface de la jurisprudence générale.

Tels ont été, nous le répétons, les buts divers d'une œuvre qui sera un manuel pour l'industrie et la propriété, en même temps qu'elle est un recueil offert à tous les hommes de loi.

PRÉCIS HISTORIQUE

SUR LES

CHEMINS DE FER.

Nous ne connaissons pas aujourd'hui de voies de communication sur terre plus parfaites que les chemins de fer.

Entre les nations qui composent un continent, entre les provinces qui composent une nation, les voies de communication ont toujours été des moyens puissants de civilisation, des sources fécondes de prospérité publique.

Pour une nation dans l'étendue de l'Europe, pour une province dans l'étendue d'une nation, l'absence de toutes voies de communication n'est autre chose qu'un isolement contraire aux développements intellectuels et scientifiques, aux progrès généraux qui assurent la gloire et la félicité humaines.

Supposez, en effet, un peuple habitant une

contrée agreste, sauvage, inaccessible, une île inconnue et lointaine; ce peuple vivra de ses ressources, il gardera une sorte d'originalité caractéristique et primitive; mais il sera complétement étranger aux sciences, aux arts, à la littérature, à tous ces mouvements immenses qui élèvent l'humanité.

L'isolement n'est autre chose que la barbarie éternisée, l'inertie sociale, l'état sauvage comprimé par une triste immobilité.

Les voies de communication détruisent l'isolement et produisent la civilisation. Par le contact de nation à nation, de peuple à peuple, de province à province, les idées se modifient, s'améliorent et se perfectionnent : car la masse tend vers l'amélioration, quoi qu'on en puisse dire; et s'il arrive parfois qne les individus se pervertissent entre eux, l'histoire nous apprend que les nations se civilisent entre elles. Un peuple, quelque imparfaites que soient les organisations personnelles, ne prend pas chez un autre ce qu'il y a de mauvais et de nuisible. Or donc, par la communication et le contact les découvertes se propagent, les institutions sont comparées; il se fait dans le monde une attraction, en même temps qu'un échange universel et réciproque de choses, d'idées et d'institutions meilleures ; ainsi se constitue la civilisation.

La civilisation est produite par des moyens violents ou par des causes paisibles.

La guerre entre peuples inégaux de mœurs, d'intelligence et de condition, la guerre est un moyen violent de civilisation; le vainqueur laisse une trace intellectuelle et morale à côté d'une trace sanglante sur le territoire vaincu : les nations qui succombent laissent quelques idées utiles aux triomphateurs. Les batailles ont leur côté providentiel : une galère carthaginoise servit à créer la marine romaine ; les croisés ont rapporté de la Terre-Sainte de nombreuses richesses littéraires et industrielles ; ils ont ouvert les relations commerciales entre l'Orient et l'Occident.

Les voies de communication sont des moyens paisibles de civilisation; elles généralisent, elles décentralisent les grandes découvertes, les œuvres d'art, les sublimes révélations du génie, les magnifiques travaux de la pensée.

Les voies de communication sont des sources profondes de prospérité publique; elles impriment plus d'activité au commerce par la rapidité du transport, plus d'énergie à la production par l'ouverture de débouchés nombreux ; les ventes se multiplient, les marchés s'agrandissent, la concurrence s'établit, et la baisse des prix en est la conséquence nécessaire.

La rapidité du transport est une économie de temps, la baisse des prix une économie d'argent. Par ces deux économies les produits sont mis à la portée de toutes les classes de la société; c'est ainsi que la prospérité publique est assurée, car elle est dans la diffusion universelle des produits, dans une répartition proportionnelle du nécessaire et des jouissances entre tous les hommes.

La prospérité publique n'existe pas lorsqu'une nation est composée de priviléges et de dénuements, de quelques opulences individuelles et d'une misère générale; elle existera lorsque les influences du gouvernement et de l'industrie diminueront des souffrances toujours déplorables, souvent dangereuses par le nombre.

A ce double titre, comme moyen paisible de civilisation, comme source de prospérité publique, chacun doit désirer le développement des voies de communication les plus parfaites aujourd'hui, c'est-à-dire des chemins de fer.

L'origine des chemins de fer n'a pas été déterminée d'une manière précise et invariable; cependant il paraît certain qu'il existait, il y a plus d'un siècle, en Angleterre, des routes à ornières de bois dans les grands établissements industriels ; on les construisait et on s'en servait particulièrement pour l'exploitation des houillères.

Vers 1650, les premières expériences sérieuses

et importantes dont on ait gardé le souvenir furent faites à Newcastle, par M. Beaumont, qui passe aujourd'hui généralement pour être l'inventeur des rails-ways ou chemins de fer.

Vingt ans plus tard on en construisit un grand nombre. Les rails-ways consistaient d'abord dans deux rangées parallèles de madriers en bois qui faisaient saillie de chaque côté de la route ; les chariots étaient supportés par des roues creuses qui s'adaptaient aux rails ; déjà, par là, l'inconvénient énorme des inégalités de terrain était vaincu ; la traction devenait si facile, qu'un seul cheval attelé à un de ces chariots pouvait traîner douze à treize mille livres de charbon.

Cependant l'usure rapide des madriers conduisit les propriétaires des mines vers une amélioration utile : pour assurer la durée des madriers, on songea à les revêtir d'une bande de fer plat; enfin, au lieu de ces madriers garnis de bandes de fer, on se servit de barres de fonte assujetties sur des blocs de pierre et reliées entre elles par des coussinets ou sabots placés à l'endroit des joints. Le système des fers forgés est celui que l'on emploie aujourd'hui.

Dès ce moment, au lieu d'une route à ornières de bois, on construisit un chemin de fer.

Cependant l'amélioration était incomplète, car par le chemin de fer on obtenait d'un cheval la

traction d'un poids plus considérable, mais non pas une augmentation de vitesse ; l'invention des chemins de fer allait se compléter par une autre. Trois forces motrices étaient connues : l'eau, le vent, les animaux; l'eau dans son état liquide agit par sa chute, comme lorsqu'elle est employée à faire tourner la roue d'un moulin ; le vent s'applique à la navigation; les animaux, à la traction. En 1769, Watt songea à un miraculeux emploi de la vapeur, et la force expansive de la vapeur d'eau fut appliquée aux voitures. On connaît donc aujourd'hui quatre forces motrices : l'eau, le vent, les animaux, et la chaleur en tant qu'elle est employée à la dilatation des fluides et du gaz. Quelques expériences récentes faites en Russie ont donné lieu d'espérer que l'électricité pourrait devenir une cinquième force, motrice particulièrement applicable à la navigation.

En 1770, les premiers essais de voitures mises en mouvement par la force motrice de la vapeur furent faits à Paris par M. Cugnot, ingénieur; mais le problème à résoudre aujourd'hui pour les aérostats, celui d'une direction possible, n'était pas encore résolu pour les voitures à vapeur; on n'avait pas encore trouvé le moyen de les diriger, de les arrêter, et dans ces premières expériences une voiture à vapeur vint se briser contre un pan de mur qu'elle renversa.

Cependant des améliorations successives, des perfectionnements nombreux s'introduisirent dans le mécanisme et l'exécution des voitures à vapeur. En 1804, une locomotive remorquant des wagons chargés fut mise en mouvement sur le chemin de fer de Merthyr-Thydwill, par MM. Vivian et Richard Trevithiek.

Le problème de la direction était résolu, mais une idée fausse entrava longtemps encore le perfectionnement des locomotives. On s'était imaginé que l'adhésion des roues sur les rails n'offrirait jamais une résistance assez grande pour empêcher les roues de glisser et de tourner sur elles-mêmes sans avancer, lorsqu'il y aurait une lourde charge à remorquer.

Cette difficulté chimérique arrêta ceux qui avaient inventé déjà les rails, les locomotives mues par la force motrice de la vapeur et dirigées à volonté ; ici l'homme ne cherchait point une invention, il n'étudiait point une de ces questions élevées que le génie seul peut résoudre; il s'arrêtait devant une erreur théorique, devant une erreur de raisonnement qu'une vérification pratique eût fait disparaître bientôt; singuliers caprices de la nature humaine, qui manifeste sa grandeur et sa faiblesse au milieu des plus admirables découvertes!

On croyait donc que les rails adaptés aux roues

n'offraient aucune résistance, que les roues allaient tourner sur elles-mêmes; on le croyait par une erreur de calcul, comme avant Copernic on croyait, par une erreur d'optique, que le soleil tournait autour de la terre; et le but constant de tous les savants et de tous les mécaniciens de l'époque était de trouver une résistance, de vaincre une difficulté présumée.

Divers modèles de locomotives furent construits en 1811 par M. Plenkinsop, en 1812 par MM. W. et L. Champmann, en 1813 par M. Brunton.

Pendant ces trois années l'erreur subsistait toujours : le mécanisme était compliqué pour éviter un inconvénient illusoire; on cherchait un principe, un moyen de résistance.

Ainsi, parmi ces locomotives les unes avaient des roues dentées qui roulaient à engrenages sur des rails taillés en crémaillères; les autres avaient des tringles articulées placées derrière la machine, et qui la poussaient comme des hommes auraient pu le faire.

Enfin, la lumière se fit sur les ténèbres d'une erreur opiniâtre, et M. Blacket détermina par plusieurs expériences quelle pouvait être l'adhésion des roues sur les rails; il prouva que la résistance était suffisante, à cause des aspérités qui se trouvent sur les surfaces les plus unies

à l'œil de l'homme; ce fut la vérité pratique qui renversait l'erreur de la théorie.

M. Stephenson établit en 1814, sur le chemin de fer de Killingwoth, une machine construite d'après ce principe, que l'adhésion des roues sur les rails produisait une résistance suffisante.

Depuis cette époque, le mécanisme des locomotives a subi des perfectionnements nombreux, qui se sont surtout manifestés entre les années 1814 et 1829. Pour la première fois, en 1829, on vit, sur le chemin de Liverpool à Manchester, une locomotive parcourir dix à douze lieues à l'heure; la force motrice était domptée, et la machine, désormais soumise à l'homme, suivait la direction voulue, et s'arrêtait à son gré. Aujourd'hui une locomotive s'arrête, avance, recule, et l'on a pu trouver dans la force motrice de la vapeur la même obéissance, la même facilité de direction qu'on avait su conquérir dans la force motrice d'un cheval.

Une locomotive de MM. Sharp et Roberts a parcouru un mille en cinquante-sept secondes (une lieue en deux minutes vingt-deux secondes, vingt-cinq lieues à l'heure).

Une expérience faite en Angleterre en 1838 aurait démontré la possibilité d'une vitesse de trente cinq lieues à l'heure.

Mais ces exemples ne doivent pas être comptés

dans la pratique ordinaire; ils n'ont que la valeur d'un concours; ils sont encore à l'état d'expérience, et même peut-être d'expérience dangereuse.

La moyenne de la vitesse généralement obtenue est de dix lieues à l'heure pour un trajet direct, c'est-à-dire, sans calcul du temps perdu aux stations.

Depuis ces découvertes et ces résultats, les chemins de fer ont pris un accroissement rapide.

L'Angleterre a construit un grand nombre de chemins de fer; mais l'Angleterre, à cause de sa position spéciale, de son isolement au milieu des mers, ne pouvait pas songer à rattacher ses grandes villes aux capitales de l'Europe par un système général de chemins de fer; son but sera toujours plus restreint; il ne pourra consister que dans une communication établie entre le produit brut sortant de la mine, et la manufacture; entre la manufacture et les marchés ou les ports de mer. Aussi les chemins anglais n'excéderont-ils probablement jamais un parcours de cinquante lieues sans solution de continuité. Néanmoins, malgré ce but restreint, l'Angleterre avait en 1838 à peu près cent soixante-quinze lieues (la lieue étant de 4,000 mètres) de chemins de fer construits, et cent trente-huit lieues de chemins de fer en construction.

Il ne faudrait guère songer à établir une moyenne des dépenses occasionnées par l'exécution d'une lieue de chemin de fer avec les chiffres qui résultent des constructions anglaises. On a construit en Angleterre des chemins de luxe qui ont coûté des sommes énormes et entraîné des dépenses inutiles. Ainsi, le chemin de fer ou *Viaduc* de Londres à Greenwich est supporté d'un bout à l'autre par neuf cent quarante ou neuf cent cinquante arcades en maçonnerie de briques; des tuyaux prolongés sur toute la ligne distribuent le gaz dans de magnifiques candélabres qui illuminent le chemin pendant la nuit. Les banquettes des deux bords ont sept mètres de largeur, et sont plantées d'arbres.

Ce chemin a coûté 1,350,000 francs par kilomètre; il ne rapporte pas un bénéfice proportionné aux dépenses accomplies.

Le chemin de fer de Liverpool à Manchester avait coûté, en juillet 1838, 1,326,536 livres (33,500,000 francs); sa longueur étant de treize lieues, chaque lieue a coûté 2,577,000 francs; mais dans celui-ci les bénéfices sont suffisants, car l'intérêt est environ de 10 pour cent.

La Belgique, favorisée par la configuration de son territoire qui est presque toujours en plaine, a déjà construit une grande quantité de chemins de fer. En Belgique, on n'a pas seu-

lement cherché à joindre deux points isolés, deux grandes villes, deux cités commerciales; là, on a organisé un vaste système qui comprend la jonction par des lignes combinées de tous les points importants du territoire belge. Le système a été plus loin encore, et les tracés ou les chemins existants ont été exécutés de manière à se prolonger au-delà des frontières, de manière à joindre des chemins de fer construits à l'extérieur. Ces vastes embranchements ou jonctions des lignes belges avec des lignes étrangères, résulteraient de plusieurs alliances commerciales sur lesquelles la Belgique a déjà pris l'initiative.

Le projet général d'un réseau de chemins de fer qui couvrira la Belgique, et qui est exécuté en grande partie, fut déterminé par une loi promulguée à Bruxelles le 1er mai 1834. Voici le texte de cette loi :

« Article 1er. Il sera établi un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant : à l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liége et Verviers; au nord, sur Anvers; à l'ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges; et au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut.

« Article 2. L'exécution sera faite à la charge du trésor et par les soins du gouvernement. »

Le système de l'exécution aux frais du gouver-

nement a prévalu en Belgique; si l'on doit en juger par les résultats seulement, ce système serait préférable à celui de l'exécution par les compagnies industrielles, car en aucun lieu l'exécution n'a été aussi rapide et aussi parfaite qu'en Belgique; ce royaume, on peut le dire, s'est acquis une sorte de prépondérance en Europe par ses chemins de fer.

La loi était promulguée le 1er mai 1834, et le gouvernement autorisé déjà à emprunter 18,000,000 fr.

Le 5 mai 1835, le chemin de Malines à Bruxelles est inauguré; le 7 mai 1836 on livre à la circulation la section de Malines à Anvers; le 1er janvier 1837, celle de Malines à Termonde; le 11 septembre 1837, celle de Malines à Louvain; et dans le même mois deux autres chemins, celui de Louvain à Tirlemont, et celui de Termonde à Gand.

L'exécution a toujours marché avec la même activité, et aujourd'hui la Belgique a presque achevé les trois quarts de son vaste réseau de chemins de fer.

La moyenne des frais de construction s'est élevée à 500,000 francs la lieue de 4,000 mètres.

La Prusse et l'Allemagne ont tracé quelques lignes se rattachant au système belge; les constructions ont été commencées. L'Autriche, la Ba-

vière, le royaume de Wurtemberg ont exécuté plusieurs chemins de fer; l'Italie a déterminé quelques tracés. La Russie possède deux chemins de fer : celui de Saint-Pétersbourg à Zarskoe-Zélo, maison de plaisance de l'empereur; ce chemin, qui se prolonge jusqu'à Paulowsk, a environ six lieues de parcours; il existe encore en Russie à peu près onze lieues de chemins de fer entre Saint-Pétersbourg et Péterhoff.

Tel a été jusqu'ici le mouvement des chemins de fer en Europe; je me réserve un examen spécial de nos voies de communication en France, après avoir jeté un coup d'œil rapide sur les chemins de fer en Amérique.

Les États-Unis paraissent vouloir devenir la terre de la liberté, des améliorations et des réformes; ainsi c'est là qu'on est allé prendre ce système pénitentiaire que l'on paraît vouloir s'obstiner à pratiquer en France. Je désire de grand cœur qu'il puisse réussir malgré les différences de climat, de mœurs et d'organisation; je désire que la moralisation des condamnés français devienne la justification des dépenses énormes qu'entraînera nécessairement une pareille expérience; je désire, mais je n'espère pas, que le système pénitentiaire américain puisse jamais être proportionné à nos forces physiques et surtout à nos forces morales.

Toutefois, quelque déplorable que m'ait semblé cette importation du système pénitentiaire, j'ai toujours admiré aux États-Unis les immenses développements de l'industrie et des chemins de fer. A cet égard, je voudrais voir la France s'engager dans une imitation prochaine.

Les Américains ont eu pour but de relier entre eux les états de l'Union que séparent des déserts immenses; ils l'ont atteint par l'exécution de grandes lignes qui se complètent les unes les autres, et se rattachent à un système général de canalisation.

La canalisation des Provinces-Unies a été commencée le 4 juillet 1817 par le canal Érié; depuis cette époque on a creusé 1500 lieues de canaux, on a construit une grande quantité de chemins de fer.

Suivant un tableau de M. Michel Chevalier, on comptait aux États-Unis en 1835 neuf cent six lieues de chemins de fer en pleine activité, et cinq cents lieues à peu près en construction, qui ont été achevées depuis.

La moyenne des frais de construction en Amérique s'est élevée à 255,000 fr. la lieue, car un parcours de plus de neuf cents lieues n'a coûté que 229,000,000 fr.

Il est vrai de dire qu'en Amérique les travaux s'exécutent plus facilement qu'ailleurs, le sol

étant peu divisé et les matériaux d'un prix très modéré.

La France n'a pas exécuté des chemins de fer avec une énergique activité comme l'Angleterre et l'Amérique, avec un système arrêté comme la Belgique. En France on a surtout expérimenté aux environs de Paris, là où la cherté excessive des terrains élève au double et au triple les frais de construction. Les compagnies industrielles n'ont pas toujours trouvé dans l'exécution les bénéfices qu'elles avaient calculés, et cela a découragé les autres; toutes ces causes ont retardé l'exécution des grands tracés qui avaient été déterminés.

Pour la France, je prendrai la question de plus haut; j'examinerai l'origine et l'état actuel de ses voies de communication en général.

Les voies de communication en France remontent vers l'antiquité la plus reculée. L'ancienne Gaule était couverte de voies romaines, dont les traces existent encore sur notre territoire. Plus qu'aucune autre nation, les Romains avaient senti la nécessité d'un bon système de communications; aussi, partout où la domination romaine parvenait à s'établir, des routes étaient ouvertes entre les provinces pour donner un passage aux légions victorieuses, et pour faciliter la colonisation militaire. Pourtant une

découverte importante, qui fut merveilleusement pratiquée par les Romains dans la construction de leurs voies de communication, celle du pavement des routes, est généralement attribuée aux Carthaginois.

Les Romains attachaient leurs noms aux routes qu'ils avaient construites; on les appelait la voie Appienne, la voie Aurélienne, la voie Flaminienne. Rome s'était donc éternisée dans la Gaule par ses travaux et ses batailles, par ses routes auxquelles la tradition a conservé le nom de chemins de *César*, et par ses arcs de triomphe qui sont le symbole monumental de ses victoires.

Les conquérants du Nord qui succédèrent aux Romains dans les Gaules délaissèrent les magnifiques voies de communication établies par leurs prédécesseurs. Ainsi les voies romaines ne furent ni réparées, ni entretenues, et peu à peu elles devinrent impraticables; les barbares ne songeaient pas à conserver ce que la guerre avait pu laisser de civilisation sur le territoire conquis.

Cependant une reine maudite par l'histoire, Brunehaut, s'occupa de la viabilité de la partie de la Gaule qui lui était soumise; des lignes de route furent réparées ou construites par elle; on trouve dans l'Ile-de-France, à peu de distance de Paris, les vestiges manifestes de ces travaux, que l'on

désigne encore aujourd'hui sous le nom de *chemins de Brunehaut*. Comme les voies romaines, ces routes couvertes de dalles quelquefois rapprochées par un ciment étalent un grand luxe de matériaux ; il y a tout à la fois dans ces travaux la superbe conception du despotisme et la patiente obéissance du peuple. L'esclavage et la corvée ont élevé des monuments qui étonnent les siècles modernes.

Il paraît que toutes ces voies existaient encore au temps de Charlemagne ; on ne sait pas d'une manière précise ce qu'il fit pour les entretenir et les conserver. Cependant, il est vraisemblable qu'il s'occupa de travaux publics, car au milieu du tumulte de sa vie, il avait conçu la grande pensée d'unir par un canal le Rhin au Danube, et d'établir ainsi une communication entre la mer du Nord et la mer Noire. Mais l'amour des Saxons pour la conquête, l'ardeur tumultueuse des Francs, les guerres d'Italie, détournèrent ce prince de l'exécution de son admirable projet.

Philippe-Auguste s'occupa aussi de l'amélioration des routes ; il fit paver la ville de Paris et nomma des officiers pour veiller aux ponts et chaussées.

Pendant le moyen âge, les routes furent tout à fait abandonnées ; il devenait difficile en effet de

construire et même d'entretenir des voies de communication sur un territoire fractionné, sans cohésion, sans unité, sans liens administratifs; aussi vers la fin du xive siècle il n'existait plus de routes en France; un voyage devenait chose difficile et périlleuse à entreprendre; les provinces étaient étrangères les unes aux autres comme le sont aujourd'hui les royaumes. Chaque seigneur percevait un droit de péage sur le sentier qui traversait sa terre; quelques-uns se gardaient bien de le réparer, car les dégradations étaient pour le voyageur un embarras continuel, et pour certains suzerains une occasion de pillage plus fréquent et plus sûr.

Louis XI, dont le règne ferme le moyen âge, avait conçu la pensée d'introduire la culture du mûrier sur les bords de la Loire et d'y encourager la fabrication des soieries; il établit en outre des lignes de postes dans plusieurs directions. Des projets et des réalisations pareilles ont fait supposer avec raison que ce roi avait songé à l'amélioration des routes; cependant l'histoire n'a recueilli aucun document positif à cet égard.

Henri IV créa l'office de grand voyer en faveur de Sully, et l'administration des routes, ébauchée sous Henri IV, commença à se régulariser sous Louis XIV.

Cependant sur les routes où l'on fait aujour-

d'hui quatre lieues à l'heure on n'en faisait pas une pendant le XVIe, le XVIIe et même le commencement du XVIIIe siècle. Le transport des marchandises s'opérait presque exclusivement sur des chevaux de bât, et celui des voyageurs sur des chevaux de selle; on comprend comment, en présence de ces difficultés de transport pour le matériel d'une armée, M. de Turenne ait pu dire qu'il ne concevait pas la possibilité de commander à plus de 30,000 hommes.

Les premiers chariots et les premières diligences datent du XVIIIe siècle. Sous Louis XIV, l'administration des routes éprouva de grandes difficultés à s'organiser; chaque propriétaire réparait tant bien que mal le chemin voisin de son héritage, et regardait comme une atteinte à sa propriété l'intervention du gouvernement dans l'exécution d'une route ou d'un canal; le duc de Nemours fit tirer sur les premiers ouvriers qui travaillèrent au canal de Briare.

Louis XIV commença la route de Paris à Toulouse et celle de Lyon à Bordeaux, qui avait Limoges pour point d'intersection.

Sous Louis XV et son successeur on traça nos grandes routes actuelles; la révolution paralysa le mouvement de nos voies publiques; enfin, sous l'Empire la classification des routes fut définitivement arrêtée, et l'administration des ponts et

chaussées définitivement constituée. L'amélioration des grandes routes n'a pas marché plus rapidement ailleurs. Pendant le XVIIIe siècle, l'Espagne, l'Italie, la Belgique n'avaient que des chemins impraticables. En 1703, la première voiture publique fut établie de Londres à Édimbourg; elle faisait en 12 ou 16 jours le trajet que les voyageurs font aujourd'hui en 38 ou 42 heures.

Depuis 1815 jusqu'en 1830, et pendant les années qui ont suivi la révolution de juillet, les voies de communication n'ont fait que s'améliorer en France, et nous avons aujourd'hui environ 40,000 lieues de routes et de canaux. Cependant la France, malgré ses routes nombreuses et parfaitement entretenues, ne pouvait assister avec indifférence au spectacle qui s'accomplissait en Angleterre et en Belgique. Les constructions des chemins de fer s'y multipliaient avec une étonnante énergie. Le chemin de fer a de nombreux avantages sur la route ordinaire, outre la facilité de traction et la rapidité du transport; ainsi, les ornières qui dégradent les routes royales après les gelées comme après la saison des pluies sont un inconvénient inconnu sur le chemin de fer; le froid, la sécheresse n'ont aucune influence sur l'activité du chemin de fer; la neige n'est pas un obstacle, car il suffit d'armer le remorqueur

d'un racloir, qui, rejetant la neige à droite et à gauche, dégage les rainures, et donne passage à tout le convoi; enfin la rapidité du transport était le résultat le plus étonnant. La France devint attentive, et le gouvernement parut vouloir s'occuper sérieusement de l'introduction des chemins de fer. Par une loi du 27 juin 1833, il obtint un crédit de 500,000 fr. pour l'étude de grands tracés se rattachant à un système général de communication intérieure.

Les grandes lignes étudiées d'abord furent celles :

De Paris à Rouen et à la mer;
— à Lille, avec embranchement sur Dieppe, Boulogne, Calais, Dunkerque et Valenciennes;
— à Strasbourg, avec embranchement sur Metz et sur la Saône;
— à Lyon, à Marseille;
— à Orléans, à Tours, à Bordeaux.

L'administration voulait que le gouvernement se chargeât de l'exécution; mais l'industrie particulière s'en alarma. On disait d'une part : Le gouvernement seul possède les fonds et le crédit nécessaires à l'exécution des grands travaux publics; de l'autre : Le gouvernement fait abus de

son pouvoir, il crée à son profit un monopole injuste ; l'exécution des lignes de chemins de fer doit être ouverte à la concurreuce industrielle. Une discussion à ce sujet fut engagée incidemment à la Chambre, et le dernier système prévalut, c'est-à-dire qu'il fut décidé que le gouvernement n'exécuterait pas les chemins de fer. L'exécution des chemins de fer est donc confiée en France aux compagnies industrielles, et ne peut l'être qu'en vertu d'une loi ou d'une ordonnance; car si le gouvernement a abdiqué le droit d'exécution, il s'est rationnellement et prudemment réservé celui de contrôle et d'examen.

Depuis ces résolutions, l'exécution des chemins de fer a marché lentement en France. Quelques compagnies se sont jetées avec ardeur au-devant d'une spéculation qui devait rapporter 100 p. 100 selon les premiers programmes; on s'est aperçu de la fausseté d'un calcul pareil; une réaction s'est opérée, et il en était résulté une sorte de méfiance pour l'exploitation des chemins de fer, méfiance qui heureusement disparaît tous les jours. En France, la spéculation naissante court sans cesse d'une hauteur excessive vers un extrême contraire; il faut longtemps pour qu'elle sache s'arrêter au point fixe de la raison et de la possibilité. L'exploitation d'un chemin de fer au

point de vue de l'intérêt général est toujours une chose désirable et éminemment utile ; au point de vue de l'industrie, c'est une spéculation continuellement bonne quand elle est bien calculée, parfois mauvaise lorsqu'elle résulte de l'inexpérience ou de la témérité.

Toujours est-il que jusqu'à présent les chemins de fer n'ont guère été exécutés d'après un système général ; on a principalement opéré des jonctions entre plusieurs points rapprochés les uns des autres ; ce sont plutôt des expériences que les commencements d'une vaste et systématique combinaison.

Cependant, il faudrait se garder de désespérer de l'avenir. La France est une terre de progrès et de liberté, une terre féconde, lorsqu'un siècle y dépose le germe d'une idée morale ou d'une institution utile. Les hésitations et les incertitudes des premières expériences sont passées. Déjà quelques lignes commencées ont été conçues sur un plan vaste et systématique ; ainsi, le chemin de fer de Paris à Corbeil, livré à la circulation cette année, n'est qu'un embranchement de celui d'Orléans; celui de Strasbourg à Bâle, comprend un parcours considérable; on n'essaie plus un tracé de quatre ou cinq lieues, on exécute de grandes lignes. L'intelligence et l'activité des compagnies, la sollicitude de l'administration sont des garan-

ties positives de la réalisation prochaine de plusieurs tracés importants ; et pour les chemins de fer comme pour toute chose, la France saura prendre en Europe le rang que lui a donné son histoire.

TITRE PREMIER.

DE LA CONCESSION EN GÉNÉRAL.

La concession est l'autorisation d'établir un chemin de fer, donnée à une compagnie par une loi ou une ordonnance, suivant certaines conditions déterminées.

CHAPITRE I.

Des usages administratifs en matière de concession.

Il n'existe pas en France de loi positive, invariable, contenant l'énumération des formalités préliminaires que les tiers doivent accomplir pour obtenir la concession d'un chemin de fer. Cependant les usages constants de l'administration ont déterminé un certain nombre de règles, qui, pour n'avoir pas l'autorité d'une loi

promulguée, n'en sont pas moins des règles connues et prescrites.

Nous n'avons donc pas en France de législation précise, mais nous avons une série de règles ou d'usages administratifs qui sont les formalités préliminaires de la concession.

Toute compagnie qui veut obtenir la concession d'un chemin de fer, doit envoyer son représentant au ministère des travaux publics.

Les discussions sur l'opportunité, l'utilité, la possibilité d'exécution de l'avant projet du chemin de fer, s'établissent aussitôt entre l'administration et le représentant de la compagnie.

L'administration est juge de l'opportunité des concessions futures qui sont des mesures d'ordre public, de prévoyance et de conservation; du mérite de l'avant-projet au point de vue de l'utilité générale, comme au point de vue de l'art. Elle aura donc à examiner le mérite du tracé général qui lui est présenté ; la bonne ou mauvaise détermination des stations sur la ligne ; le mérite du mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qu'on peut s'en promettre, le tarif des droits annexés au mémoire, la moralité et les ressources de la compagnie, la quotité des fonds justifiés et des fonds réalisés, en un mot, toutes les questions d'art et d'exécution pratique.

Une fois le mérite de l'avant-projet apprécié, les garanties d'exécution mûrement examinées, sitôt qu'il est constant aux yeux de l'administration que l'avant-projet est en harmonie avec l'intérêt général, qu'il repose sur des bases discutables, exécutables, qu'enfin ce n'est point la conséquence d'un désir de spéculation aveugle et téméraire, la discussion orale et l'examen confidentiel cessent à la fois, les formalités commencent.

Deux formalités vont être accomplies : l'une par l'administration, conformément à l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841 ; l'autre par le représentant de la compagnie, conformément aux usages administratifs. La première de ces formalités est une enquête officielle ordonnée par l'administration ; la seconde est l'acceptation du cahier des charges par le représentant de la compagnie, qui devient alors un soumissionnaire. Le soumissionnaire accepte le cahier des charges en apposant sa signature au bas. Ces deux formalités constituent une *concession provisoire directe.*

On distingue deux sortes de concessions provisoires de la part de l'administration supérieure, sauf approbation des Chambres : 1° la concession *directe*, émanant de l'administration elle-même, et sans concurrence aucune, à celui qui a déposé le meilleur avant-projet, et qui offre les ga-

ranties les plus solides ; 2° la concession *indirecte* par la voie de l'adjudication.

Il a été reconnu que ce second mode de procéder offrait une quantité considérable d'abus ; et on peut dire aujourd'hui qu'il est tombé en désuétude.

En effet, un spéculateur qui n'a nulle envie d'exécuter les travaux, qui n'a fait aucune étude du tracé, pose dans une soumission cachetée un chiffre tellement bas, qu'il est certain d'écarter toutes les prétentions réelles et loyales ; et alors, lorsqu'il est maître de l'affaire, de la concession préliminaire, il cherche des dupes, il rêve par un moyen quelconque un trafic honteux, nuisible aux intérêts généraux et productible pour lui seul ; dans ce cas, le soumissionnaire est un fripon.

Une autre hypothèse se présente : un spéculateur qui n'a d'autres qualités qu'une hardiesse excessive va se jeter sans étude, sans réflexion, sans calcul, dans les chances de l'adjudication ; il avilit les prix par une concurrence sans bornes, il devient maître de la concession préliminaire, et si les Chambres mal informées votent la loi, le soumissionnaire ne peut tenir ses promesses ; il n'a pu réaliser les espérances d'une hardiesse aveugle, réunir les fonds nécessaires et exécuter les travaux ; dans ce cas, l'adjudication est le prix de la témérité.

On a bien fait de laisser à l'écart un mode de procéder qui ne favoriserait que la fraude ou la témérité.

La concession directe laissée à l'option de l'administration n'offre qu'un seul inconvénient : c'est de voir l'administration protéger, à un titre quelconque, des intérêts privés au détriment d'intérêts plus justes et plus vrais. Mais, outre que cet inconvénient ne peut pas balancer ceux que laisse vivre la concession indirecte par la voie de l'adjudication, il n'est guère probable qu'un ministre, chef de l'administration supérieure, consente à sacrifier les véritables intérêts de l'État par suite d'une corruption coupable, ou pour favoriser arbitrairement des intérêts privés. L'examen, les investigations et le contrôle des Chambres sont des garanties sérieuses contre la possibilité d'un inconvénient semblable.

La concession directe a cet avantage, qu'elle établit une sorte de solidarité entre le soumissionnaire et l'administration, intéressée toujours à faire triompher devant les Chambres, et à faire exécuter ensuite un avant-projet qu'elle a choisi ; deux intérêts unis pour la réussite sont deux garanties d'exécution.

Si donc plusieurs compagnies se présentent à la fois pour une même concession, l'administra-

tion se décidera par des considérations de supériorité industrielle, scientifique et financière.

Or, on peut le dire, la concession indirecte est aujourd'hui tombée en désuétude, la concession directe seule est en usage.

L'administration adopte ou rejette l'avant-projet lorsqu'il est seul; elle choisit lorsqu'il y en a plusieurs.

Dans le cas normal de l'*adoption* et dans celui de l'*option*, examinons la première formalité, celle de l'enquête administrative.

CHAPITRE II.

De l'enquête administrative.

La loi du 3 mai 1841 prescrit dans son article 3 la formalité de l'enquête administrative : « *Tous grands travaux publics, routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, bassins et docks, entrepris par l'État, les départements, les communes, ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor,*

avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi qui ne sera rendue qu'après une enquête administrative.

« *Une ordonnance royale suffira pour autoriser l'exécution des routes départementales, celle des canaux et chemins de fer d'embranchement, de vingt mille mètres de longueur, des ponts et de tous autres travaux de moindre importance.*

« *Cette ordonnance devra être précédée d'une enquête.*

« *Ces enquêtes auront lieu dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique.* »

La formalité de l'enquête, ainsi qu'on le voit, ne dérive pas de l'usage ; elle est une formalité *légale* ; elle est de plus *générale*, car elle s'applique au cas où la concession existe en vertu d'une loi, comme à celui où la compagnie est autorisée par simple ordonnance.

L'enquête appartient exclusivement à l'administration ; c'est une formalité préliminaire et constitutive du projet de loi qui doit être présenté à la sanction parlementaire.

La législation anglaise est radicalement différente de la nôtre à cet égard : en Angleterre, au moment de l'enquête, l'administration est frappée d'inertie et l'action parlementaire est déjà commencée. L'enquête est laissée aux soins

des intéressés, de ceux qui proposent le projet; elle se fait par le moyen de comités provisoires, et sans intervention administrative; car il n'existe pas en Angleterre d'administration de travaux publics, et la Chambre des communes a résolu négativement la question de savoir si une administration pareille à celle des ponts et chaussées serait utile et désirable.

L'enquête commencée, l'affaire s'instruit devant les comités des Chambres. Les témoins sont appelés et forcés de comparaître, sauf indemnité; ils déposent dans la forme ordinaire, et sous la garantie du serment. Les comités peuvent appeler des témoins d'office, s'ils le jugent convenable. Leurs délibérations sont secrètes. Les comités arrêtent leurs rapports; les Chambres statuent sur ces rapports.

On a prétendu que ce mode de procéder était plus sûr et offrait plus de garanties, soit au public, soit aux tiers intéressés dans l'entreprise. Il faut convenir, d'abord, qu'une enquête sort des attributions du pouvoir parlementaire, tel que nous le concevons et tel qu'il est constitué en France. Une enquête, en effet, n'ordonne rien, ne réglemente, ne prescrit rien; elle n'est ni une loi, ni une question politique; c'est une mesure essentiellement préparatoire, une formalité de procédure; elle donne naissance à

une simple question d'opportunité, d'utilité et de possibilité, qui peut être résolue sans danger en dehors des pouvoirs parlementaires.

Le mode de l'enquête administrative d'ailleurs, tel qu'il est pratiqué en France, a été environné de toutes les garanties désirables, soit en faveur des compagnies, soit dans l'intérêt des localités.

Les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics, et qui avaient été réglées par une ordonnance du 28 février 1831, l'ont été définitivement par celle du 18 février 1834 [1].

Les dispositions de cette ordonnance sont en vigueur aujourd'hui.

L'ordonnance du 18 février 1834 a déterminé les conditions nécessaires pour que l'enquête puisse s'ouvrir : ainsi, le représentant de la Compagnie doit déposer un *avant-projet où l'on fera connaître le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants, et l'appréciation sommaire des dépenses.*

L'avant-projet du chemin de fer sera toujours accompagné *d'un nivellement en longueur*, et *d'un certain nombre de profils transver saux*, qui devront donner aux hommes de l'art une idée première de l'impossibilité ou de la facilité d'exécution.

[1] Voir le texte de cette ordonnance aux *Documents*.

Enfin, on joindra à l'avant-projet *un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qu'on peut s'en promettre*, afin que l'administration puisse juger sommairement la question de l'utilité publique. *Le tarif des droits*, dont *le produit serait destiné* à couvrir les frais de l'entreprise et à assurer les bénéfices, en cas de concession et d'exécution, sera annexé au mémoire descriptif ; il est juste et convenable, en effet, que la Compagnie fasse connaître ses conditions principales, avant que l'administration puisse déterminer et présenter les siennes.

Munie de ces trois documents indispensables, c'est-à-dire, d'un avant-projet, d'un mémoire descriptif et d'un tarif, l'administration commence son examen et son appréciation officiels.

En conséquence, dans chaque département que la ligne des travaux doit traverser, l'autorité administrative, c'est-à-dire le préfet, nomme une commission d'enquête, composée d'hommes spéciaux, les plus propres par leur position, par leur intérêt, par leur profession, à éclairer le gouvernement sur toutes les questions que soulève l'entreprise projetée. Les membres de cette commission, ainsi que le président, seront choisis parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels;

leur nombre sera de neuf au moins et de treize au plus.

La garantie des aptitudes locales ayant été donnée, la sollicitude de l'ordonnance va plus loin, et elle environne l'enquête de toutes les garanties d'une publicité utile aux intérêts privés.

Pour ces garanties, elle a prescrit les dépôts, pendant un mois au moins et quatre au plus, 1° d'un registre destiné à recevoir les observations de tous ceux qui voudraient ou pourraient en faire; 2° des trois pièces qui servent à l'ouverture de l'enquête : ces divers dépôts s'effectuent au chef-lieu de chacun des départements et arrondissements que la ligne des travaux devra traverser; l'ordonnance prescrit, en outre, l'annonce par des affiches de l'objet de l'enquête et de la durée d'ouverture des registres.

Une ordonnance du 15 février 1835 a modifié une seule disposition de l'ordonnance du 18 février 1834. La nouvelle ordonnance porte, art. 1er, § 1, que les pièces de l'avant-projet seront déposées seulement aux chefs-lieux des départements que la ligne des travaux devra traverser, toutes les fois que la ligne de ces travaux devra s'étendre sur le territoire de plus de deux départements [1]. Ainsi, dans ce cas spécial, le dépôt

[1] Voir aux *Textes* et *Documents* le texte de l'ordonnance du 15 février 1835.

ne sera pas effectué dans les chefs-lieux d'arrondissement.

Je reviens aux dispositions de l'ordonnance générale du 18 février 1834. Les délais de l'ouverture des registres étant expirés, la commission d'enquête se réunit au chef-lieu du département, examine les déclarations, les observations écrites, entend les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines du département, et reçoit enfin les déclarations orales de toutes les personnes dont le témoignage lui semble utile; elle peut consulter au besoin les chambres de commerce, et même les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux. Tous ces renseignements recueillis servent à rédiger un procès-verbal motivé, dans lequel des réponses seront faites à toutes les questions qui auraient été posées par l'administration; ce procès-verbal sera dressé dans le mois à dater de la fin des opérations d'enquête, et transmis avec toutes les pièces et registres au préfet; celui-ci, dans les quinze jours de la clôture du procès-verbal, le transmettra lui-même à l'administration supérieure.

L'ordonnance contient une disposition restrictive des formalités prescrites, applicable au cas où les objets ont moins d'importance. Ainsi, pour des travaux qui, aux termes du 2e paragraphe de

l'art 5 de la loi du 5 mai 1841, peuvent être autorisés par une simple ordonnance royale, si la ligne de ces travaux n'excède pas les limites de l'arrondissement dans lequel ils sont situés, le délai d'ouverture des registres sera réduit à un mois et demi au plus, et à vingt jours au moins; le nombre des membres de la commission variera de cinq à sept.

L'enquête administrative se réduit donc à cinq formalités distinctes, dont la première est une formalité préalable; ces formalités se succèdent dans l'ordre suivant : 1° le dépôt d'un avant-projet, d'un mémoire descriptif et d'un tarif annexé; 2° la nomination par le préfet d'une commission d'enquête; 3° l'ouverture des registres d'enquête; 4° la réunion et la délibération définitive de la commission; 5° la rédaction et l'envoi des pièces et du procès-verbal de la commission. Tout ceci fait, toutes ces formalités étant accomplies, toutes ces garanties données, l'enquête est achevée et peut, suivant les conclusions du procès-verbal; et sauf une appréciation particulière de l'administration supérieure, servir ou non de base à la rédaction d'un projet de loi.

CHAPITRE III.

Du Cahier des charges.

Jusqu'ici la compagnie seule a posé son avant-projet et les conditions auxquelles elle se charge de le réaliser ; cette proposition a été prise en considération par une enquête ; mais avant de rédiger un projet de loi, avant de s'engager à le soutenir devant les Chambres, il est juste que l'administration vienne à son tour poser son avant-projet et ses conditions à la compagnie.

Si, après l'enquête, il y a accord complet entre l'administration et la compagnie, le cahier des charges, accepté sans discussion par le soumissionnaire, ne sera que l'homologation pure et simple de l'avant-projet et des conditions posées par la compagnie.

Si, au contraire, après l'enquête, il y a dissidence profonde ou légère entre l'administration et la compagnie, alors de part et d'autre on discutera le cahier des charges modifié ; son acceptation par la compagnie peut seule donner naissance à la concession provisoire faite par l'administration.

En cas d'accord ou de dissidence, le cahier des charges est destiné à établir un lien positif et une

harmonie parfaite entre ces deux êtres moraux, qui devront ensuite s'appuyer l'un sur l'autre.

Le cahier des charges est une sorte de contrat synallagmatique entre la compagnie qui s'engage, d'une part, à exécuter les travaux suivant les clauses et conditions, et l'administration qui s'engage, d'autre part, à présenter et à soutenir le projet de loi autorisant la concession devant les deux Chambres.

J'ai dit déjà que l'acceptation du cahier des charges avait lieu par l'apposition, au bas, de la signature du représentant de la compagnie, qui dès ce moment s'appelle le soumissionnaire.

Le cahier des charges est donc l'ensemble des conditions imposées à la compagnie et acceptées par elle, dans le cas où la concession provisoire faite par l'administration serait homologuée par les Chambres.

Il existe, au ministère des travaux publics, une formule, un modèle uniforme et imprimé de cahier des charges pour l'établissement d'un chemin de fer [1].

Mais comme certaines conditions varient suivant les projets, comme l'universalité des clauses n'est pas applicable à tous les chemins de fer, à

[1] Voir aux *Textes* et *Documents* le modèle de cahier des charges.

cause des différences d'exécution, le modèle de cahier des charges contient des clauses et conditions invariables, générales ; il contient en outre des clauses et conditions variables et spéciales ; la plupart de celles-ci sont laissées en blancs, qui doivent être remplie après la discussion et avant l'acceptation formelle par signature.

Le cahier des charges se divise en 56 articles.

En voici les principales dispositions divisées en dispositions *variables* et *spéciales*, suivant la nature des entreprises, l'exécution particulière des travaux, la configuration et les difficultés des terrains ; et en dispositions *invariables* et *générales*, c'est-à-dire applicables à tous les chemins de fer.

Dispositions variables et spéciales.

1° Le délai dans lequel seront exécutés les travaux, en cas de concession par une loi. (Art. 1er.)

2° L'indication du tracé par l'administration à la compagnie. (Art. 2.)

3° Le délai dans lequel le tracé définitif sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure. (Art. 3.)

4° La mesure du rayon minimum des courbes auxquelles devront se rattacher les alignements. (Art. 6.)

Dispositions invariables et générales.

1° L'échelle du plan pour le tracé définitif. (Art. 3.)

2° La largeur du chemin de fer en couronne, pour deux voies. (Art. 5.)

3° La largeur de la voie et des accotements. (Art. 5.)

4° La distance qui séparera les gares d'évitement placées en dehors des voies, et leur longueur. (Art. 7.)

5° L'obligation de faire passer le chemin de fer au-dessus ou au-dessous des routes royales et départementales ; la faculté des croisements de niveau avec les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers. (Art 8.)

6° La largeur de l'ouverture des ponts en cas de croisement avec une route royale, départementale, ou un chemin vicinal. (Art. 9.)

7° La largeur des parapets du pont qui supportera la route ou le chemin. (Art. 10.)

8° La largeur de voie et la hauteur de parapets, si le chemin de fer traverse un canal ou un cours d'eau. (Art. 11.)

9° Le mode de construction des ponts. (Art. 12.)

10. La déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions, s'il faut déplacer les routes existantes. (Art. 13.)

11. La nécessité d'une approbation de l'administration supérieure pour les ponts à construire. (Art. 14)

12° L'élévation ou l'abaissement des rails au-dessus ou au-dessous de la surface des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, en cas de croisement; l'obligation des barrières fermées, et la présence d'un gardien préposé. (Art. 15.)

13° L'obligation pour les compagnies de rétablir à leurs frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié.

Le mode de construction des aquéducs. (Art. 16.)

14° Les obligations de la compagnie relativement au service de la navigation et du flottage, en cas de croisement avec une rivière flottable et navigable. (Art. 17.)

La largeur et la hauteur des percées ou souterrains.

Le délai au-delà duquel un ouvrage provisoire ne serait plus toléré. (Art. 18.)

15° La situation des puits d'airage. (Art. 19.)

16° Les matériaux exigés pour les voûtes, angles, socles, couronnements, etc. (Art. 20.)

17° Les modes de clôture et d'isolement des chemins de fer. (Art. 21.)

18° L'obligation imposée à la compagnie d'acheter tous les terrains destinés à l'emplacement du chemin et de ses dépendances. (Art. 22.)

19° Les indemnités à la charge des compagnies pour occupation temporaire des terrains. (Art. 24.)

20° L'obligation pour la compagnie de se soumettre, pendant la durée des travaux, au contrôle et à la surveillance de l'administration. (Art. 25.)

21° La nécessité d'une homologation du procès-verbal de réception des travaux avant que la compagnie puisse livrer à la circulation tout ou partie du chemin de fer. (Art. 26.)

22. Le bornage contradictoire et le plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer, aux frais de la compagnie. (Art. 27.)

23° L'entretien continuel du chemin de fer une fois terminé. (Art. 28.)

24° Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux mis à la charge de la compagnie. (Art. 29.)

25° L'obligation de justifier d'un fonds social et de la réalisation d'une portion de ce fonds social. (Art. 30.)

26° La déchéance au préjudice de la compagnie qui n'aura pas exécuté ou terminé les travaux dans le délai spécialement fixé. (Art. 31.)

5° La quotité du fonds social dont la justification est nécessaire, et la quotité de la réalisation à effectuer avant la concession, sont des dispositions qui varient suivant l'importance des travaux, la longueur du tracé et la solvabilité des compagnies; il ne peut pas y avoir de chiffre fixe à cet

égard; on tâche cependant, en règle générale, que la somme réalisée avant la concession réponde à la plus grande partie des travaux et garantisse leur exécution. Quelques funestes expériences ont rendu l'administration et les Chambres justement sévères et exigeantes sur cette clause de l'article 30. (Art 30.)

6° Les règlements d'administration publique pour assurer la police de sûreté. (Art. 33.)

7° La durée de la concession. (Art. 35.)

8° Le tarif (Art. 35.)

9° La fixation des frais accessoires de chargement et de déchargement, non fixés au tarif. (Art. 42.)

27° La contribution foncière établie sur la surface du chemin, les bâtiments, etc (Art. 32.)

28° Le mode de construction des machines locomotives.

29° La vitesse. (Art. 35.)

30° Le poids du bagage autorisé pour chaque voyageur, sans supplément de prix. (Art. 36.)

31° L'augmentation des droits de péage et de transport pour les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes. (Art. 38.)

32° Les objets auxquels les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables. (Art. 39.)

33. L'obligation de transporter les militaires, voyageant en corps ou isolément, moyennant la moitié de la taxe du tarif. (Art. 40.)

34. L'obligation de transporter gratuitement les dépêches du gouvernement. (Art. 41.)

35. La révision, et la réduction conditionnelle du tarif à l'expiration de chaque période de quinze années. (Art. 43.)

36. Après l'expiration des quinze années la faculté laissée au gouvernement de racheter, à toute époque, la concession du chemin de fer. — Les conditions du rachat. (Art. 44.)

37° La subrogation du gouvernement à tous les droits de la compagnie à l'expiration du temps de la concession. (Art. 45.)

38° L'impossibilité pour la compagnie de mettre obstacle aux traversées des routes autorisées par le gouvernement. (Art. 46.)

39° L'impossibilité d'une demande d'indemnité de la part de la compagnie, en cas d'exécution d'un autre chemin, etc. (Art. 47.)

10° La détermination des mesures à prendre pour qu'un chemin de fer, traversant un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, ne nuise pas à cette exploitation. (Art. 49.)

11° La détermination de la nature et de l'étendue des travaux particuliers, si le chemin de fer doit traverser des terrains qui renferment des carrières, etc. (Art. 50.)

40. La faculté laissée au gouvernement d'accorder de nouvelles concessions de chemin de fer s'embranchant sur celui qui est établi (Art. 48.)

41° Le serment exigé des agents et gardes de la compagnie. (Art. 51.)

42° La désignation du domicile d'un membre de la compagnie, pour recevoir les notifications et assignations, etc. (Art. 52.)

43. La compétence des conseils de Préfecture et du conseil d'État pour prononcer entre la compagnie et l'administration. (Art. 53.)

44° Le droit fixé pour le cahier des charges. (Art. 55.)

45° La validité de la concession assujettie à la ratification de la loi. (Art. 56.)

Ainsi qu'on le voit, le cahier des charges, en quelque sorte officiel, contient onze dispositions principales, qui varient suivant les travaux à exécuter, et quarante-cinq dispositions principales, dont l'application invariable atteint tous les chemins de fer possibles. Le chiffre des dispositions invariables dépassant ainsi celui des dispositions variables, il est permis de dire que l'administration a mis de la fixité et de l'unité dans la rédaction de son cahier des charges; ses conditions ne sont pas capricieuses, elles peuvent être méditées et calculées à loisir par les compagnies.

Les clauses et conditions du cahier des charges contiennent toutes les garanties d'exécution, les

mesures de prévoyance et de sûreté possibles; elles règlent les questions d'art et les sanctions pénales en cas d'inexécution; chacune de ces clauses et conditions fait loi pour la compagnie qui les a acceptées.

Ainsi, la spéculation prudente et loyale n'aura pas la crainte de s'engager aveuglément dans la voie dangereuse de l'arbitraire; l'administration s'est posée en face d'elle au grand jour, et elle a publié par avance ses conditions, afin qu'on n'eût jamais le droit de se plaindre après les avoir acceptées.

Les clauses et conditions du cahier des charges sont obligatoires pour la compagnie et pour l'administration, c'est-à-dire, que si l'une doit les exécuter, l'autre ne peut pas, de son propre gré et sans discussion nouvelle, en modifier la teneur.

La publicité des conditions est une garantie pour l'entreprise, comme l'acceptation, après un examen offert si loyalement, est une garantie pour l'administration.

CHAPITRE IV.

De la loi qui autorise la concession.

La loi qui autorise la concession doit recevoir la sanction des deux Chambres ; en conséquence, comme pour toutes les lois, le ministre rédige un projet qu'on appelle le projet du gouvernement; il le présente à la Chambre des députés, qui le renvoie à l'examen d'une commission. La commission approuve le projet sans restriction, ou bien elle le modifie, ou bien encore elle en change tout à fait les dispositions ; dans les deux cas, elle rédige un autre projet qui, devant la Chambre, au jour de la discussion, prendra le nom de projet de la commission. Cela fait, la discussion s'engage dans les formes ordinaires.

Les projets de loi tendant à faire autoriser une concession commencent tous par une formule générale qui compose l'art 1er.

L'article 1er est toujours conçu en ces termes : « *L'offre faite par les sieurs*** et compagnie d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer de...... à ....., avec embranchement jusqu'à...* ou bien *en passant par...... est acceptée.*

« *En conséquence, toutes les clauses et conditions soit à la charge de l'État, soit à la charge des*

*sieurs*** et compagnie, stipulées dans le cahier des charges arrêté le...... par M. le ministre des travaux publics, et accepté par les sieurs*** et compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.*

Souvent le projet du gouvernement et de la commission se borne à cet article unique, qui, s'il est voté, n'est que l'homologation pure et simple de tout ce qui a été fait et conclu par le gouvernement et la commission.

Mais souvent des conventions additionnelles sont exigées, soit par la commission au moment de l'examen dans les bureaux, soit par la Chambre au moment de la discussion, et alors on ajoute la formule suivante : *Le cahier des charges et conventions additionnelles restera annexé à la loi.*

C'est à la suite de cette *formule* que l'on insère le détail des charges et conventions additionnelles énumérées dans des articles spéciaux.

La discussion de la Chambre porte ordinairement sur deux points principaux : la question des tarifs, et la question de la solvabilité financière de la compagnie.

Le tarif annexé au cahier des charges peut être augmenté ou diminué par la commission, et plus tard par la Chambre; cette question est l'objet d'une discussion particulière, et le chiffre varie suivant les projets.

La question de la solvabilité financière est la

plus importante, car elle renferme la garantie véritable de l'exécution des travaux, l'avenir tout entier du chemin de fer.

Pour mener à bien de vastes entreprises, il faut un crédit ou des fonds proportionnés à leur importance.

La Belgique a confié exclusivement aux soins de l'État la construction d'un système général de chemins de fer ; il ne s'agit donc pas, en Belgique, de constater la solvabilité financière des compagnies.

Le système des États-Unis n'a rien d'exclusif; selon les circonstances, l'État fédéral ou les États particuliers confient à l'industrie l'établissement des chemins de fer, y contribuent avec elle comme simples souscripteurs, ou se chargent entièrement de les construire à leurs frais. L'importance des questions de la solvabilité financière est donc variable aux États-Unis, suivant que le gouvernement ou les compagnies exécutent les travaux. Mais en Angleterre et en France, où l'exécution des chemins de fer est exclusivement confiée à des compagnies, il fallait que l'État, avant d'autoriser des travaux de cette importance, prescrivît des conditions rigoureuses, et s'environnât de garanties positives.

La justification de la solvabilité financière est,

en Angleterre, une condition qui précède la demande d'un bill d'autorisation.

Les souscriptions doivent s'élever à la moitié au moins du montant de l'estimation des travaux, avant la demande parlementaire; et aux trois quarts avant l'adoption du bill à la Chambre des communes.

L'établissement d'un chemin de fer subit trois périodes distinctes en Angleterre :

1° L'existence de fait, par la simple cotisation d'un fonds nécessaire aux premières études, sans engagements ultérieurs : pendant cette première période, en Angleterre, la compagnie se compose de *souscripteurs;*

2° L'existence légalement cimentée par le contrat parlementaire, mais temporaire et conditionnelle, n'obligeant que sous la foi de l'obtention du bill : pendant cette seconde période la compagnie se compose d'*actionnaires;*

3° L'existence définitive et perpétuelle, que crée le bill lui-même : pendant cette troisième période la compagnie se compose de *propriétaires.*

En France, la question de la solvabilité financière des compagnies est soumise à une règle générale et à une règle particulière.

La règle générale résulte de l'article 30 du cahier des charges, qui oblige la compagnie à jus-

tifier, devant l'administration, de la constitution d'un fonds social, et de la réalisation en espèces d'une somme égale à une certaine partie de ce fonds social, avant de commencer aucuns travaux, ni de poursuivre aucune expropriation.

La règle particulière est la fixation spéciale et variable, par l'administration ou les Chambres, de la quotité du fonds social, et du chiffre de la somme qui sera réalisée.

Sans cette double justification d'un fonds social, et d'une partie réalisée de ce fonds social, la compagnie n'est pas en mesure de commencer les travaux.

Cette justification ne peut pas être fictive, car une compagnie encourrait la déchéance de son droit (article 30, Cahier des charges), si dans le délai d'une année à partir de l'homologation de la concession, elle n'était pas en mesure de commencer, ou si elle n'avait pas réellement commencé les travaux. Or, la compagnie ne peut exécuter qu'avec les fonds dont elle a justifié avant la concession. La clause pénale de l'article 30 du Cahier des charges est une garantie contre la fraude et les justifications fictives.

En cas de déchéance, la totalité du cautionnement devient la propriété du gouvernement, et reste acquise au trésor public.

Le cautionnement est une somme versée au trésor par les soumissionnaires; cette somme leur appartient ou est censée leur appartenir.

Ces deux règles importantes, qui obligent les compagnies à la justification d'un fonds social et à la réalisation d'une partie de ce fonds, n'avaient pas été assez rigoureusement suivies dans le principe par l'administration et les Chambres. Quelquefois on avait eu trop grande confiance en un crédit allégué, et non justifié par une compagnie. Souvent aussi on avait cru à l'existence d'une compagnie par la présence de deux ou trois spéculateurs, et on apprenait ensuite que la compagnie n'existait pas; presque toujours dans ce dernier cas, l'émission des actions ou promesses d'actions négociables était faite par le soumissionnaire, avant que la compagnie ne fût réellement constituée en Société anonyme, dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce; et alors il arrivait qu'on spéculait sur les actions, au lieu de construire le chemin de fer.

Depuis quelque temps, l'administration et les Chambres, justement alarmées par de tristes expériences, se montrent plus sévères sur la réalisation positive d'une somme correspondante à l'importance des travaux. Ces exigences, cette sévérité sont morales et utiles; elles créent une tendance contraire à tous ces jeux de bourse sur

des actions prématurément émises; elles entravent ces spéculations funestes qui compromettent l'avenir et l'exécution des chemins de fer.

Ainsi, lors de la discussion de la loi du 17 juillet 1838, autorisant la concession d'un chemin de fer de Paris à Orléans, les Chambres ordonnèrent, par un cahier de charges et de conventions additionnelles annexé à la loi, que l'émission des actions n'aurait lieu qu'après la constitution de la compagnie en Société anonyme, et l'autorisation royale délibérée en conseil d'État; elles ordonnèrent en outre, dans le deuxième paragraphe de l'article 3 du Cahier des charges et conventions additionnelles, que les statuts de cette Société imposeraient au sieur Casimir Lecomte et compagnie l'obligation de conserver entre leurs mains, pendant toute la durée des travaux, une quantité d'actions représentant au moins un million en valeur nominale, lesquelles seraient inaliénables pendant ce temps.

La concession du chemin de fer de Paris à Meaux a été rejetée dans la commission de la Chambre en 1841, parce que la compagnie ne justifiait pas de la réalisation d'une somme jugée nécessaire.

Si l'administration ou les Chambres venaient à se relâcher d'une fermeté qui n'est peut-être pas suffisante, si le chiffre de la somme à réaliser

n'était pas calculé avec rigueur, si la réalisation n'était pas sévèrement exigée, l'avenir des chemins de fer serait perdu en France.

En exigeant des justifications et des garanties, on protége la spéculation loyale trop souvent vaincue par la spéculation frauduleuse; on assure les grands travaux d'utilité publique contre tous les genres de témérités financières.

CHAPITRE V.

De la concession définitive.

La concession était *provisoire* jusqu'au vote de la loi; elle est *définitive* sitôt que la loi a reçu la sanction des Chambres.

La concession, pour passer de l'état de projet de loi à celui de loi réelle et exécutoire, doit subir trois épreuves distinctes et principales : 1° une épreuve administrative confidentielle; 2° une épreuve administrative officielle; 3° une épreuve parlementaire.

L'épreuve administrative confidentielle est cette première période pendant laquelle l'industrie s'exerce libre et indépendante; pendant laquelle

elle s'élève du calcul à l'avant-projet, et désigne enfin le représentant de la compagnie constituée. Le tracé, le mémoire descriptif et le tarif sont discutés confidentiellement avec l'administration, sans qu'il y ait encore engagement réciproque par le fait de cette discussion, qui n'a aucun caractère officiel, et qui finit par une prise en considération.

L'épreuve administrative officielle est cette période pendant laquelle l'administration fait exécuter l'enquête, pendant laquelle on discute le cahier des charges.

L'épreuve parlementaire comprend l'époque de l'examen, de la discussion et du vote du projet de loi par les Chambres.

La concession, pour être définitive, doit avoir passé par ces trois épreuves générales qui renferment huit formalités particulières : 1° le dépôt au ministère des travaux publics d'un avant-projet, d'un mémoire descriptif et d'un tarif; 2° l'enquête administrative; 3° l'acceptation du cahier des charges; 4° la rédaction du projet de loi du gouvernement; 5° le renvoi à la commission; 6° la discussion aux Chambres; 7° le vote; 8° la promulgation.

La promulgation est le résultat et la combinaison de la proposition du gouvernement, de l'adoption des Chambres et de l'ordonnance du roi; la loi promulguée doit être exécutée comme

loi de l'État; elle prend la date de sa promulgation.

CHAPITRE VI.

D'une concession définitive exceptionnelle.

La concession est définitive par l'adoption de la loi, exécutoire par sa promulgation. A cette règle générale la loi du 3 mai 1841 pose une seule exception.

Cette exception unique est écrite dans le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, ainsi conçu : « *Une ordonnance royale suffira pour autoriser l'exécution des routes départementales, celle des canaux et chemins de fer d'embranchement, de moins de vingt mille mètres de longueur, des ponts, et de tous autres travaux de moindre importance.* »

Toutes les formalités et conditions préliminaires exigées pour la concession ordinaire, résultant d'une loi, sont maintenues pour la concession exceptionnelle résultant de l'ordonnance.

L'exception ne s'applique, comme on le voit, qu'aux chemins de fer d'embranchement de moins

de vingt mille mètres de longueur. Il a semblé inutile, en effet, de soumettre aux Chambres l'approbation de l'annexe d'un chemin de fer qu'elles ont déjà discuté et voté, car un chemin de fer de moins de vingt mille mètres qui va s'embrancher à un autre chemin de fer n'est que l'annexe d'une ligne principale. Les Chambres, obligées de vérifier et d'approuver des travaux aussi peu importants, seraient détournées de leur but et deviendraient un conseil d'Etat; or, on sait que le conseil d'État passe une partie de l'année à discuter des cahiers de charges.

Dans le cas de l'exception, la concession sera *définitive* par une simple ordonnance royale délibérée en conseil d'État; *exécutoire* par l'insertion de l'ordonnance au *Bulletin des lois*.

Hors de l'exception, c'est-à-dire, si le chemin ne vient pas s'embrancher à un tracé déjà connu, déjà exécuté, ou bien si ce chemin d'embranchement a plus de vingt mille mètres de longueur, il faut avoir recours aux formes ordinaires, et la concession n'existera qu'en vertu d'une loi.

TITRE DEUXIÈME.

DE LA COMPAGNIE CONCESSIONNAIRE.

La compagnie concessionnaire est celle qui est autorisée par la loi à exécuter les travaux, suivant les clauses et conditions du cahier des charges.

CHAPITRE I.

De la constitution de la Compagnie.

La constitution de la compagnie est une mesure urgente, et qui doit précéder la rédaction du projet de loi autorisant la concession.

La compagnie existe, ou du moins est censée exister lorsque son représentant dépose un avant-projet au ministère des travaux publics; mais à ce moment la compagnie n'est encore constituée

que conditionnellement, car si l'avant-projet est repoussé par l'administration, ou si le projet de loi est rejeté par les Chambres, le but unique de l'association, qui est une concession définitive, venant à manquer, les associés se sépareront et la compagnie sera dissoute.

Il n'y a donc de compagnie définitivement constituée, de compagnie qui agisse sérieusement, qui puisse exécuter, qu'après la concession définitive; jusqu'au moment de la promulgation de la loi, il existe une compagnie provisoire, une association conditionnelle, mais non pas une compagnie concessionnaire. Cette raison m'a déterminé à placer le titre des compagnies concessionnaires immédiatement après celui de la concession.

La compagnie concessionnaire d'un chemin de fer se constitue toujours en société anonyme; ce mode est le plus favorable aux grandes entreprises industrielles; par la division du capital social en actions, il généralise le principe de l'association, si fécond lorsqu'il est appliqué à l'industrie; il fait un appel aux grandes comme aux petites fortunes.

J'ai donc cru qu'il était indispensable, pour l'intelligence absolue de la matière, de retracer dans un titre particulier les principes et les règles générales qui régissent la société anonyme.

CHAPITRE II.

De la Société anonyme.

La compagnie concessionnaire d'un chemin de fer est une société anonyme.

La société anonyme est un être moral, propriétaire d'un fonds social; on la désigne par son objet, et non point par le nom d'un ou de plusieurs des associés.

La société anonyme n'a point de nom social; ses membres restent inconnus et ne sont jamais engagés personnellement envers les tiers; c'est pour cela qu'on qualifie une association semblable de société anonyme.

Ainsi on dit : *La compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive droite* ou *rive gauche)*, sans jamais nommer aucun des associés.

La société anonyme, dit l'article 30 du Code de commerce, est *qualifiée par la désignation de l'objet de son entreprise*.

La constitution spéciale de la société anonyme, qui laisse ainsi l'associé dans l'ombre, qui le dégage de toute responsabilité personnelle vis-à-vis des tiers, a pour but de favoriser les grandes

entreprises, et la réunion d'une masse considérable de capitaux.

CHAPITRE III.

Des formalités requises pour l'existence de la Société anonyme.

La société anonyme, désignée par son objet, par le but de l'entreprise, et non point par le nom des personnes qui la composent, doit avoir un objet sérieux, un but praticable. Le gouvernement ne pouvait pas laisser sans contrôle l'objet de l'entreprise d'une société anonyme, d'abord parce que ces entreprises, pour être exécutées, doivent être conformes à l'intérêt public, ensuite parce que les tiers peuvent se jeter imprudemment dans une spéculation ruineuse ou chimérique. Le contrôle du gouvernement prévient la fraude, en même temps qu'il sert l'intérêt public.

Trois formalités sont requises pour la constitution de la société anonyme :

1° La société anonyme ne peut être formée que par des actes publics (article 40, Code de com-

merce), c'est-à-dire par des actes authentiques reçus devant deux notaires, ou devant un notaire et deux témoins [1]. L'acte constitutif d'une société anonyme a besoin d'authenticité et de publicité; sans cela, cet acte n'étant pas signé par les actionnaires, il serait facile à ceux qui ont formé l'entreprise d'en changer ou d'en modifier les dispositions.

2° Conformément à un avis du conseil d'État du 1er avril 1809, la société anonyme ne peut exister qu'avec l'autorisation du roi et avec son approbation pour l'acte qui la constitue (art. 37, Cod. comm.).

Cette approbation doit être donnée dans la forme prescrite pour les réglements d'administration publique. La forme dans laquelle l'approbation est donnée est l'ordonnance royale délibérée en conseil d'État [2].

C'est ici le contrôle du gouvernement, la garantie accordée par lui au crédit public, aux citoyens inhabiles, contre des entreprises témérairement ou frauduleusement conçues.

Une instruction ministérielle a déterminé la manière de procéder pour obtenir cette autorisation par ordonnance royale.

[1] Voir aux *Documents* le modèle de cet acte.

[2] Voir aux *Documents* le modèle de cette ordonnance.

La pétition doit être adressée au préfet du département; à Paris, au préfet de police. La pétition contient la désignation de l'affaire que la société veut entreprendre, sa durée, le montant du capital, le mode d'administration, etc., etc. Il est recommandé aux préfets de recueillir tous les renseignements possibles sur la moralité, le mérite des auteurs du projet et des pétitionnaires. Les préfets doivent, de plus, donner leur avis sur l'utilité de l'affaire, sur la probabilité du succès; déclarer si l'entreprise ne paraît point contraire aux mœurs, à la bonne foi du commerce, etc., etc. Les pièces et l'avis du préfet sont adressés au ministre, qui soumet la proposition au roi en son conseil d'État; le conseil d'État délibère sur l'admission ou le rejet. Une fois l'autorisation donnée, il ne peut être rien changé aux bases de la société sans une autorisation nouvelle.

3° L'ordonnance du roi qui autorise la société anonyme devra être affichée avec l'acte d'association, et pendant le même temps (art. 45, Cod. comm.). Cette mesure rend publiques les clauses et conditions de l'acte de société; elle a pour but d'instruire les tiers qui voudraient faire partie de la société anonyme.

La société anonyme est légalement constituée par l'accomplissement de ces trois formalités.

CHAPITRE IV.

Du Capital social.

Le capital de la société anonyme se divise en actions, et en coupons d'action d'une valeur égale.

Les actions sont les fractions égales du capital social.

Les coupons d'action sont les fractions d'une action : ainsi, une action de 1,000 fr. peut être divisée en dix coupons d'action de 100 fr. chacun.

Quelquefois, on intéresse une personne à l'entreprise, soit qu'elle en ait conçu l'idée, soit par tout autre motif ; cet *intérêt* peut être stipulé dans l'acte authentique ; il diffère de l'action, en ce que l'action est *cessible*, et que l'intérêt ne l'est pas ; il ne doit pas l'être, puisqu'il a été établi en vue de la personne, comme rémunération, ou par tout autre motif.

Les actions donnent droit à un dividende, qui représente le produit de l'argent, variable suivant les pertes et bénéfices annuels.

Au point de vue légal, les actions ne sont pas précisément une portion du fonds social, car, pendant la durée de la société, l'actionnaire ne peut point retirer l'argent de son action ; cet argent

fait corps, en quelque sorte, avec le fonds social. La seule manière, pour l'actionnaire, de recouvrer tout ou partie de la somme versée par lui dans le fonds social, est de céder ses actions; par la cession, la personne de l'actionnaire change, il est vrai, mais la somme versée reste toujours inhérente au fonds social.

Il ne serait donc pas absolument exact de dire que les actions sont une *portion* du fonds social; il faut dire seulement que les actions, outre le droit au dividende sur les bénéfices annuels, donnent encore un *droit éventuel* à une quote-part en nature du fonds social, au moment de la dissolution de la société. Je dis *droit éventuel*, car, si la société a fait de mauvaises affaires et dissipé le fonds social, les actionnaires n'auront aucun droit à exercer.

Il suit de là que l'être moral, société anonyme, est seul propriétaire du fonds social.

Les actions sont cessibles; la loi détermine deux modes de cession : 1° la tradition du titre, lorsque l'action est établie sous la forme d'un titre au porteur (art. 35, Cod. comm.); 2° une déclaration de transfert inscrite sur les registres et signée de celui qui fait le transport, ou d'un fondé de pouvoirs, lorsque la propriété des actions est établie par une inscription sur les registres de la société (art. 36, Cod. comm.).

La cession des actions peut changer continuellement les personnes dans la société, c'est-à-dire les porteurs d'actions, sans jamais rien changer aux choses, c'est-à-dire au fonds social.

Dès lors, le fond social est le gage unique des créanciers de la société. Aucune responsabilité personnelle n'est encourue par les actionnaires vis-à-vis des tiers; les capitaux se trouvant seulement engagés dans l'association, il est tout simple que la perte ne puisse s'étendre au-delà des capitaux; aussi, les associés ne sont-ils passibles que de la perte de leur mise ou du montant de leur intérêt dans la société (art. 33, Cod. comm.).

CHAPITRE V.

De l'Administration.

L'administration des sociétés anonymes est fort simple; elle n'appartient de plein droit à aucun des associés.

Elle est exercée par des mandataires choisis indistinctement parmi les associés ou parmi des personnes étrangères à la société, révocables, gra-

tuits ou salariés, même quand ils seraient associés (art. 31, Cod. comm.).

Les administrateurs ne doivent compte que de l'exécution du mandat qu'ils ont reçu; pendant leur gestion, ils ne s'engagent point personnellement vis-à-vis des tiers en engageant la société (art. 32, Cod. comm.). Les tiers avec lesquels ils ont contracté n'ont donc d'autre recours qu'une action contre la société, et ne peuvent se faire payer que sur le fonds social, leur gage unique.

Lors des délibérations, soit au siége de l'administration, soit ailleurs, les voix sont comptées par mise et non par tête. La société se compose de choses et non de personnes; la majorité est l'expression des sommes égales formant les actions, et non pas du nombre de personnes. Ainsi, une personne a trois voix à donner si elle a trois actions; trois personnes n'ont qu'une voix à donner, si chacune n'a qu'un coupon d'action représentant un tiers d'action, en d'autres termes, si elles n'ont qu'une action entre trois.

CHAPITRE VI.

De la Dissolution.

La dissolution est la cessation légale ou conventionnelle de l'association.

Le Code civil (art. 1865) a tracé d'une manière générale les causes de dissolution pour toutes les espèces de sociétés.

Dans cette énumération, il est des causes qui sont inapplicables à l'espèce particulière appelée la société anonyme.

Les sociétés, en général, finissent :

1° *Par l'expiration du temps pour lequel elles ont été contractées.*

Cette cause est applicable à toutes les sociétés possibles.

2° *Par l'extinction de la chose, ou la consommation de la négociation.*

L'extinction de la chose est une cause de dissolution applicable à la société anonyme. Ainsi, elle finit évidemment par l'extinction du capital social.

La consommation de la négociation ne peut pas s'appliquer toujours à la société anonyme, à cause de la continuité des négociations ; ainsi, à chaque sinistre, il y a *consommation de la négociation* pour

les compagnies d'assurance contre l'incendie, mais il n'y a pas *dissolution ;* pour une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, la *consommation de la négociation* n'a lieu qu'à l'expiration du délai d'une concession temporaire.

3° *Par la mort naturelle de quelqu'un des associés.*

Cette cause de dissolution est inapplicable à la société anonyme, dans laquelle les personnes sont complétement effacées.

4° *Par la mort civile, l'interdiction, la déconfiture de l'un d'eux.*

La société anonyme n'ayant pas un gérant, mais un directeur, révocable à volonté, si le directeur venait à être déclaré interdit, mort civil ou failli, il y aurait nécessité de le changer; la société ne serait pas dissoute.

5° *Par la volonté qu'un seul ou plusieurs expriment de n'être plus en société.*

Cette cause de dissolution, applicable à toutes les sociétés dont la durée est illimitée, ne paraît point pouvoir s'appliquer à une compagnie de chemin de fer, même dans le cas d'une concession perpétuelle. Il serait irrationnel, en effet, que la volonté d'un ou de plusieurs associés pût rompre un contrat solennellement passé entre la société constituée et le gouvernement, un contrat résultant d'un cahier de charges accepté et d'une loi promulguée. Ceux des associés qui voudront

se retirer auront recours à la cession de leurs actions, mais ils n'auront pas le droit de demander et d'obtenir la dissolution.

Tous les motifs qui ne sont point écrits dans l'article 1865 du Code civil, mais qui ont été prévus ou convenus dans l'acte authentique constitutif de la société anonyme, entraînent également la dissolution (article 1134, Code civil); seulement, au lieu d'être des motifs ou causes légales, ils sont des motifs ou causes conventionnelles.

CHAPITRE VII.

De la Liquidation.

La liquidation d'une société anonyme est l'opération définitive qui détermine l'excédant de l'actif sur le passif, ou du passif sur l'actif, suivant qu'il y a eu bénéfice ou perte.

Ceux qui procèdent à la liquidation prennent le nom de *liquidateurs ;* ils sont nommés soit dans l'acte de société, soit par acte postérieur pendant l'existence de la société, ou après sa dissolution;

soit par le tribunal, si les associés ne s'entendent pas sur le choix.

Les liquidateurs sont pris indifféremment parmi les associés ou parmi des personnes étrangères à la société; ce sont de véritables mandataires, qui ne peuvent faire que des actes d'administration.

Suivant le droit commun, tout liquidateur non associé est pendant trente ans responsable de sa gestion vis-à-vis des actionnaires.

Toutes actions contre les *associés non liquidateurs*, leurs veuves, héritiers, etc., se prescrivent par cinq ans après la dissolution de la société. Cette prescription court à dater de la fin de la société, ou lorsque l'acte de dissolution a été affiché et enregistré conformément à la loi (article 64, Code de comm.).

La prescription de cinq années courra contre *les tiers ou ayants droit*, du jour où la dissolution a été rendue publique par l'affiche et l'enregistrement, lorsque l'acte constitutif n'énoncera pas la durée de la société.

Pour les droits et actions à exercer contre les *associés liquidateurs*, il y a une distinction à faire : au bout de cinq ans ils sont libérés comme *associés ;* au bout de trente ans seulement ils le sont comme *liquidateurs*, à raison de leur gestion exclusivement.

CHAPITRE VIII.

Du Partage.

Le partage est l'attribution, en toute propriété, de la quote-part du fonds social à laquelle chaque associé avait un droit éventuel et indivis par la possession de ses actions.

On peut dire que la dissolution est la mort de l'être moral société, le fonds social sa succession, les actionnaires ses héritiers; aussi les règles concernant les partages des successions, la forme de ces partages, et les obligations qui en résultent entre cohéritiers, s'appliquent-elles aux partages entre actionnaires ou entre associés (article 1872, Code civil).

Le partage en matière de succession, comme en matière de société, est *déclaratif* et non *translatif* de propriété. Nul associé ne peut être contraint à demeurer dans l'indivision, et le partage peut toujours être provoqué nonobstant prohibitions et conventions contraires (art. 815 et suivants, Code civil). Le partage peut être attaqué pendant dix ans pour lésion de plus du quart (art. 887, Code civil), etc.

En un mot, pour le partage entre cohéritiers et pour le partage entre associés, les règles sont les mêmes.

TITRE TROISIÈME.

DE L'EXÉCUTION DE LA CONCESSION EN GÉNÉRAL.

L'exécution de la concession n'est autre chose que l'exécution pleine et entière du cahier de charges.

CHAPITRE I.

Des Conditions nécessaires à l'exécution.

Lorsque la compagnie est définitivement constituée sous le rapport pécuniaire et sous le rapport administratif, lorsque la concession est obtenue en vertu de la loi, les travaux doivent commencer dans le délai et suivant les conditions fixées par l'art. 50 du cahier de charges.

Les conditions imposées par cet article à la compagnie sont : 1° la justification pardevant l'administration de la constitution du fonds social, évalué à telle somme; 2° la réalisation en espèces d'une certaine partie du fonds social, évaluée aussi à telle somme.

J'ai dit déjà que l'administration et les Chambres devaient, dans un but d'utilité publique, se montrer rigoureuses pour la justification en actions d'un fonds social, et la réalisation en espèces d'une partie du fonds social.

Aucune expropriation ne peut être poursuivie, aucuns travaux ne peuvent être commencés avant l'accomplissement de ces deux conditions.

Le délai accordé à la compagnie pour se mettre en mesure de commencer les travaux, et pour les commencer effectivement, est celui d'une année, à dater de l'homologation de la concession.

Toutes les formalités étant accomplies, les travaux commenceront sitôt que la compagnie sera propriétaire de tous les terrains sur lesquels doit passer la ligne du chemin de fer.

CHAPITRE II.

Du droit de propriété et du principe de l'utilité publique.

La propriété est un droit naturel qui repose originairement au fond de la conscience. L'homme, sur une terre où tout s'efface, a besoin d'une chose fixe, immuable, dans laquelle il isole ses affections particulières, ses instincts de domination ; dans laquelle il trouve une sorte de satisfaction morale à côté d'une rémunération rationnelle de son travail. Il a besoin d'une chose qu'il puisse transmettre à ses héritiers comme le témoignage de son affection et comme le souvenir de son passage en ce monde ; cette chose s'appelle la propriété.

L'exploitation de la terre est livrée à l'intelligence humaine ; par la pensée, par l'action, l'homme travaille ; tout travail physique ou intellectuel se résume dans une appropriation, dans une propriété. Ce noble désir d'avoir, de posséder, est inné dans le cœur de l'homme ; on ne pourrait le détruire sans changer la nature humaine. S'il n'avait l'espérance et la certitude d'une propriété future, l'homme perdrait toutes ses forces, toute son énergie, toute son activité ; l'inertie serait

constituée au milieu des sociétés, le progrès arrêté, la civilisation perdue. Si donc la propriété est la loi de la conscience pour l'homme, elle est la loi de la civilisation pour le monde.

Cependant, comme tous les droits possibles, la propriété a son étendue et ses limites; l'utilité publique est une limite de la propriété.

Une société ne saurait exister avec des droits absolus et des volontés individuelles; car, ceci est la négation de tout devoir et de toute obligation. Or, pour qu'une société soit possible, il faut constituer des droits et des devoirs réciproques, une sorte de volonté commune qui oblige tous les hommes à un égal degré, et que l'on appelle une loi.

Une loi sociale et rationnelle est que la volonté d'un seul ne doit pas annihiler la volonté de tous, que l'individu doit sacrifier son intérêt à l'intérêt public; la loi contraire serait la consécration d'un égoïsme sauvage, destructeur de la civilisation et du perfectionnement. Quand donc un droit individuel, comme la propriété, se trouvera en contradiction avec un droit général, comme l'intérêt ou l'utilité publique, le droit individuel devra fléchir devant le droit général.

La Charte de 1814 a posé ce principe, que l'État peut demander le sacrifice de la propriété privée pour cause d'utilité publique, sauf indem-

nité *préalable*. La Charte de 1830 a reproduit le même principe qui est écrit dans l'article 545 du Code civil; il l'était dans presque toutes nos anciennes constitutions, et notamment dans celle de 91, qui portait, art. 17 : « *La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque l'utilité publique l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.* »

On voit par là que, tout en sacrifiant le droit de propriété à l'utilité publique, le législateur a constamment respecté la propriété; car, le propriétaire dépossédé doit être *indemne*. L'indemnité est la représentation pécuniaire et matérielle de la propriété; il n'y a ni profit ni perte pour le propriétaire dépossédé, on lui donne une propriété mobilière égale à la propriété immobilière que la loi lui enlève, une somme d'argent égale à la valeur de sa terre; il est *indemne*, c'est-à-dire qu'on ne lui cause aucun préjudice.

CHAPITRE III.

De l'Expropriation pour cause d'utilité publique[1].

L'expropriation pour cause d'utilité publique est l'accomplissement de formalités par lesquelles s'opère la dépossession d'une propriété privée au profit d'un intérêt public. L'expropriation pour cause d'utilité publique est l'application du principe écrit dans l'art. 9 de la Charte de 1830 : « *L'État peut exiger le sacrifice d'une propriété pour cause d'intérêt public légalement constaté, mais avec une indemnité préalable.* »

L'expropriation pour cause de l'utilité publique, dit l'art. 1er de la loi du 3 mai 1841, s'opère par autorité de justice, c'est-à-dire, en vertu d'un jugement.

Mais pour qu'il y ait lieu à prononcer l'expropriation, il faut que *l'utilité publique* ait été constatée et déclarée dans les formes légales. La propriété doit être garantie ; un particulier ne peut être exproprié que sur une mesure d'utilité publique légalement constatée.

[1] Loi du 3 mai 1841. Voir le texte de cette loi aux *Documents*.

CHAPITRE IV.

De la Constatation de l'utilité publique [1].

L'*utilité publique* est déclarée et constatée par la loi ou l'ordonnance royale qui autorise l'exécution des travaux pour lesquels l'expropriation est requise.

Cependant, si la loi ou l'ordonnance royale ne désigne pas les localités ou territoires sur lesquels les travaux devront avoir lieu, *l'utilité publique* résultera d'un acte du préfet qui constatera cette désignation.

La déclaration de l'utilité publique n'est encore qu'une déclaration générale; il s'agit non pas de déterminer les emplacements particuliers des ouvrages, mais seulement de désigner les *localités* ou *territoires* sur lesquels les travaux devront avoir lieu. On veut savoir s'il y a utilité publique à ouvrir une voie de communication de tel point à tel autre; ce n'est pas encore la détermination ni l'homologation d'un plan détaillé.

La déclaration spéciale et détaillée de l'utilité publique va résulter de l'arrêté ultérieur du pré-

[1] Loi du 3 mai 1841, titre 1er, art. 1, 2, 3.

fet, par lequel il détermine les *propriétés particulières* auxquelles l'expropriation est applicable.

Le tribunal ne peut prononcer l'expropriation, si l'utilité publique n'a été préalablement constatée et déclarée soit généralement, soit spécialement, dans les trois formes prescrites par l'article 2 de la loi du 3 mai 1841.

Ces formes consistent donc :

1° Dans la loi ou l'ordonnance royale autorisant les travaux pour lesquels l'expropriation est requise;

2° A défaut de désignation, par la loi ou l'ordonnance, dans un acte du préfet désignant les localités ou territoires sur lesquels les travaux vont s'accomplir;

3° Et dans l'arrêté ultérieur par lequel le préfet détermine les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable.

Depuis la loi de 1810 jusqu'en 1829, la déclaration de l'utilité publique était laissée à l'arbitraire du pouvoir. En vertu des ordonnances réglementaires des 10 mai 1829 et 28 février 1831 [1], aucun travail d'utilité publique ne peut être ordonné ou autorisé, qu'à la suite d'une enquête étendue, solennelle et contradictoire [2].

[1] Voir les textes aux *Documents* et au mot *Concession*.

[2] Voir les formalités de l'enquête administrative, titre 1er, chap 3.

L'article 3 de la loi du 3 mai 1841 est la reproduction fidèle du principe posé dans les deux ordonnances précitées. Ces investigations premières doivent donc précéder la loi ou l'ordonnance royale qui déclare implicitement l'utilité publique, et qui autorise implicitement les travaux, en octroyant la concession.

L'arrêté ultérieur du préfet détermine les détails du tracé général; le tracé particulier et détaillé est essentiellement une question d'art, mais telle solution peut concilier les intérêts réciproques mieux que telle autre. De là, la nécessité des contredits de la part des particuliers, fournis selon les règles exprimées au titre 11 de la loi du 3 mai 1841.

CHAPITRE V.

Des Mesures administratives relatives à l'expropriation [1].

Les mesures prises par l'administration, relativement à l'expropriation, ont pour but une étude définitive du tracé, une détermination positive de

[1] Loi du 3 mai 1841, titre 2, art. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

tous les terrains, édifices et parcelles de terrain dont la cession sera nécessaire; c'est une seconde enquête; elle est confiée aux ingénieurs et aux gens de l'art chargés de l'exécution des travaux. Ils parcourent toutes les communes situées sur le tracé du chemin de fer, et lèvent pour chaque commune un plan détaillé de tous les terrains, édifices et parcelles de terrain nécessaires à l'exécution des travaux; c'est ce plan qu'on appelle le plan *parcellaire.*

Ici commence une série de formalités prescrites par la loi, et qui sont autant de garanties données à la propriété privée.

Le plan parcellaire est rendu public par un dépôt, pendant huit jours, à la mairie de la commune où sont situées les propriétés; le délai court à dater de *l'avertissement.*

L'avertissement du dépôt a lieu par trois moyens simultanés : par la publication à son de trompe ou de caisse; par l'apposition d'une affiche à la principale porte de l'église et à celle de la mairie; et enfin, hors de la commune où sont situées les propriétés, par une insertion dans l'un des journaux de l'arrondissement ou du département, s'il n'en existe aucun dans l'arrondissement.

Le maire ouvre un procès-verbal; il certifie d'abord les publications et affiches; il reçoit les

réclamations ou déclarations qui deviennent une annexe du procès-verbal, si elles sont écrites; toutes les parties qui comparaissent sont requises de signer le procès-verbal.

Le délai de huitaine prescrit pour le dépôt du plan parcellaire et du procès-verbal ouvert aux déclarations et réclamations particulières étant expiré, une commission se réunit au chef-lieu de la sous-préfecture.

La commission se compose du sous-préfet de l'arrondissement, qui la présidera, de quatre membres du conseil général du département ou du conseil d'arrondissement désignés par le préfet, du maire de la commune où les propriétés sont situées, et de l'un des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux.

Cinq membres au moins doivent être présents pour que la commission puisse délibérer; dans le cas où le nombre des membres présents s'élèverait à six, et où il y aurait partage d'opinions, la voix du président serait prépondérante.

Cette commission, instituée pour recevoir de nouveau, et pendant plusieurs jours encore les observations des propriétaires, est une garantie nouvelle donnée à la proprieté. Mais comme nul ne peut être juge et partie dans sa propre cause, les propriétaires qu'il s'agit d'exproprier ne font jamais partie de la commission.

La commission appelle les propriétaires toutes les fois qu'elle le juge convenable, soit pour qu'ils expliquent leurs observations, soit pour leur demander des renseignements nouveaux; elle doit rédiger *son avis*.

La commission protége immédiatement, et de plus près, tous les intérêts de la propriété ; elle exerce une sorte de contrôle sur les travaux administratifs au profit des intérêts communaux. On a craint que l'ingénieur, auteur du tracé et adversaire naturel des réclamations des propriétaires après la publication du tracé, ne se fût préoccupé trop exclusivement de la question d'art; dans cette hypothèse, il eût été dangereux de lui laisser exercer une influence absolue sur le préfet. L'avis d'une commission où la question d'intérêt local est représentée par les observations des propriétaires, où la question d'art est représentée par l'un des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux, a semblé une précaution juste et utile contre les influences trop exclusives des hommes de la science.

La commission reçoit pendant huit jours les observations des propriétaires; les opérations doivent être terminées dans le délai de dix jours.

Ainsi, la loi a établi deux délais distincts : un premier délai de huit jours, pendant lequel la

commission entend les propriétaires ; un second délai de deux jours, pendant lequel elle délibère, recueille les opinions de ses membres et rédige le procès-verbal qui sera immédiatement adressé par le sous-préfet au préfet. Ce délai de deux jours exclusivement consacré à la délibération, ajouté au délai de huit jours exclusivement consacré aux réclamations, fait un délai général de dix jours, terme fatal des opérations de la commission.

Cependant il peut se présenter un cas particulier, c'est celui où la commission n'a pas terminé ses opérations dans le délai de dix jours ; alors, et si ce cas se présente, le sous-préfet devra, dans les trois jours, transmettre au préfet les documents recueillis et un procès-verbal rédigé par lui, dans lequel il constatera que la commission, quoique composée, n'a pas terminé ses opérations.

Il arrivera souvent que la commission proposera quelque changement au tracé indiqué par les ingénieurs ; or, il est évident que le moindre changement dans la direction du tracé peut soumettre des propriétés nouvelles à l'expropriation, en faisant passer la ligne des travaux sur un ou plusieurs points qu'elle ne traversait pas d'abord. Dans cette hypothèse, et comme toute atteinte à la propriété doit être environnée de ga-

ranties véritables, les nouveaux propriétaires intéressés par ces changements seront avertis comme l'ont été les premiers. Le mode d'avertissement des changements au tracé primitif aura lieu, comme pour le dépôt du plan parcellaire, par les publications, les affiches et l'insertion.

Pendant huit jours, à dater de cet avertissement, les pièces et le procès-verbal de la commission resteront déposés à la sous-préfecture; ils seront à la disposition des nouvelles parties intéressées, qui pourront en prendre communication sans déplacement et sans frais; toutes observations écrites seront reçues et transmises, dans les trois jours, à la préfecture, avec les autres pièces et documents.

Là se termine cette nouvelle enquête accomplie dans des formes minutieuses, s'arrêtant à tous les détails, parce qu'elle doit servir de base à une détermination définitive. Toute décision va, désormais, être prise hors de la localité, loin des propriétaires intéressés, dont tous les intérêts ont été scrupuleusement protégés par les formalités précédentes.

Le procès-verbal et les documents annexés sont reçus à la préfecture. Le préfet, après avoir examiné toutes les pièces de la commission, détermine par un *arrêté motivé* les propriétés qui doi-

vent être cédées, et l'époque où il sera nécessaire d'en prendre possession.

Toutefois, dans le cas où l'avis de la commission serait qu'il faut modifier le tracé, le préfet doit surseoir jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par l'administration supérieure.

La décision à intervenir sur une dissidence entre le tracé des ingénieurs et l'avis de la commission de l'arrondissement n'a pas le caractère contentieux et ne peut, par sa nature et dans aucun cas, être déférée au conseil d'État; elle reste dans le droit commun, c'est une décision purement administrative.

Si, donc, l'avis de la commission est qu'il faut modifier le tracé des ingénieurs, l'administration supérieure a deux partis à prendre; elle peut statuer définitivement, c'est-à-dire qu'elle peut adopter ou rejeter l'avis de la commission, de son autorité privée, avec le secours des documents déjà recueillis et sans formalités nouvelles; ou bien elle ordonne une nouvelle enquête. Ici une latitude existe; suivant l'importance de la modification à introduire dans le tracé, l'administration ordonne qu'il sera procédé à une nouvelle enquête générale sur toute la ligne, ou seulement à une enquête particulière sur les points spéciaux de la ligne qui font l'objet de la difficulté.

La loi dit (art. 4) que l'administration supé-

rieure peut statuer *définitivement*, ou bien ordonner des formalités *nouvelles ;* il est important de remarquer que le mot *définitivement* n'a été placé là que pour établir une opposition entre les deux partis à prendre et qui se résument ainsi : 1° statuer définitivement ; 2° ordonner une nouvelle enquête, générale ou particulière.

La décision est *définitive* par rapport à l'administration locale seulement ; mais cette décision n'est pas définitive, en ce sens qu'elle puisse lier l'administration supérieure, car cela ne porte préjudice en rien au droit du ministre des travaux publics ; et s'il venait à reconnaître une meilleure direction, il pourrait toujours modifier le tracé primitif, même après avoir statué *définitivement* sur une difficulté intervenue entre l'avis de la commission d'arrondissement et celui des ingénieurs.

La délibération de la commission d'arrondissement, l'arrêté motivé du préfet, la décision de l'administration supérieure sont des formalités inapplicables au cas où l'expropriation est demandée par une commune, dans un intérêt purement communal ; inapplicables aux travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux, qui ne sont aussi, en réalité, que des travaux d'un intérêt purement communal.

L'art. 3 de la loi du 3 mai 1841 a déterminé les grands travaux auxquels les dispositions géné-

rales sont applicables : ce sont les routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, bassins et docks entrepris par l'État, les départements, les communes ou par les compagnies particulières. Les chemins vicinaux et autres travaux d'un intérêt purement communal ne pouvaient être compris dans cette catégorie, car ils ne sont point de grands travaux d'intérêt public; les dispositions générales de la loi du 3 mai 1841 leur étant inapplicables, l'art. 12 a posé une disposition exceptionnelle [1].

Dans ce cas, lorsqu'il s'agit d'un intérêt purement communal, le maire ouvre un procès-verbal, après avertissement par publications, affiches et insertions ; le procès-verbal, après un dépôt de huit jours à la mairie, est transmis, avec l'avis du conseil municipal, par le maire au sous-préfet, qui l'adresse lui-même au préfet avec ses observations.

Le préfet, en conseil de préfecture, sur le vu de ce procès-verbal, et sauf l'approbation de l'administration supérieure, prononcera sur toutes les difficultés à intervenir, sur toute dissidence survenue, par exemple, entre l'avis du sous-préfet et celui du conseil municipal.

[1] Une ordonnance du 23 août 1835 a réglé le mode particulier des enquêtes qui doivent précéder les travaux d'intérêt purement communal (voir le texte aux *Documents* et au mot *Concession*).

Le préfet, en cas de difficulté survenue, statue *définitivement* ou *ordonne des formalités nouvelles*, absolument comme le fait l'administration supérieure en matière de grands travaux publics.

CHAPITRE VI.

De la Déclaration et de la Constatation de l'utilité publique par rapport aux biens des mineurs, interdits, absents, etc[1].

Le premier effet de la déclaration et de la constatation de l'utilité publique est l'expropriation, c'est-à-dire, l'aliénation forcée des biens situés sur le tracé définitif, *sauf* indemnité préalable.

La constatation de l'utilité publique peut atteindre les biens d'une personne incapable d'aliéner ou de contracter aux termes de la loi civile, c'est-à-dire, les biens d'un mineur, d'un interdit, d'un absent, etc.; elle peut atteindre encore les biens d'un être moral, comme ceux d'une commune. L'art. 13 de la loi du 3 mai 1841 a déterminé, dans ses cinq premiers paragraphes, quelles étaient les personnes qui représenteraient les

[1] Loi du 3 mai 1841, art. 13.

incapables au moment de l'aliénation forcée par la déclaration et la constatation de l'utilité publique.

Si les biens de mineurs, interdits, absents ou autres incapables sont compris dans les plans déposés en vertu de l'art. 5, ou dans les modifications admises par l'administration supérieure, en vertu de l'art. 11 de la loi du 3 mai 1841, le mineur et l'interdit sera représenté par son tuteur, l'absent par celui ou ceux qui auront été envoyés en possession provisoire. Les représentants d'un incapable peuvent laisser poursuivre l'expropriation dans les formes ordinaires, ou bien ils peuvent consentir amiablement à l'aliénation des biens du mineur, de l'interdit ou de l'absent; dans ce dernier cas, c'est-à-dire, si l'aliénation, quoique involontaire, se fait pourtant *à l'amiable*, le représentant d'un incapable devra préalablement obtenir une autorisation du tribunal, donnée sur une simple requête, en la chambre du conseil, et après avoir entendu le ministère public, parce que tout ce qui touche aux intérêts d'un incapable est d'ordre public.

Le tribunal veille, de son côté, aux intérêts de ceux que leur raison ou leur âge font incapables; ainsi, il peut dans son autorisation ordonner toutes les mesures de conservation ou de remploi qu'il juge convenables; il peut ordonner, par

exemple, que le tuteur sera forcé d'employer le montant de l'indemnité reçue à l'achat d'une autre propriété.

Ces dispositions sont applicables aux immeubles dotaux et aux majorats.

L'immeuble dotal est généralement *inaliénable*, et *exceptionnellement* aliénable. Le Code civil a prévu tous les cas d'aliénabilité de l'immeuble dotal dans les articles 1535, 1555, 1556, 1557, 1558 et suivants, 1576, etc., etc.

L'aliénation de l'immeuble dotal pour cause d'utilité publique n'est pas comprise dans les exceptions légales que déterminent les articles précédents. La loi du 3 mai 1841 devait donc régler cette aliénation de la chose naturellement inaliénable et l'environner de dispositions particulières ; en conséquence, lorsqu'il est soumis à l'expropriation pour cause d'utilité publique, elle assimile l'immeuble dotal aux biens d'un incapable, et prescrit les mêmes formalités. Le mari ne pourra donc consentir un contrat amiable qu'après une autorisation du tribunal donnée sur simple requête, en chambre du conseil, et après avoir entendu le ministère public.

La même assimilation a lieu pour les biens composant un majorat. Les mêmes formalités sont prescrites pour leur aliénation par contrat amiable. Un majorat est un immeuble constitué

en toute propriété par un père à son premier enfant mâle, et sans préjudice des droits ultérieurs de cet enfant dans la succession paternelle ; il y en avait aussi qui étaient constitués par l'Etat. Les biens constituant un majorat sont inaliénables.

L'aliénation par contrat amiable des biens d'un département pourra être consentie par le préfet autorisé par délibération du conseil général.

Celle des biens des communes ou établissements publics, par les maires ou administrateurs, autorisés par délibération du conseil municipal, ou par délibération du conseil d'administration, approuvée par le préfet en conseil de préfecture.

Celle des biens de l'État, ou des biens qui font partie de la couronne, par le ministre des finances sur la proposition de l'intendant de la liste civile.

Là se termine l'ensemble du système de consentement à un contrat amiable de la part des personnes représentant les incapables ; système organisé par les cinq premiers paragraphes de l'art. 13 de la loi du 3 mai 1841.

Les conventions amiables sont permises aux propriétaires ordinaires comme aux incapables. Les conventions amiables sont plus fréquentes dans la pratique que les jugements d'expropria-

tion. Souvent lorsque le tracé est approuvé, on le jalonne sur le terrain, on marque la limite du chemin de fer à droite et à gauche. Un appréciateur se rend ensuite sur la ligne des travaux et traite avec les propriétaires; c'est là ce qu'on apelle des conventions amiables.

Les propriétaires ordinaires, ceux qui ne sont frappés d'aucune espèce d'incapacité, peuvent à leur gré, et sans être astreints à aucune formalité spéciale, consentir un contrat amiable d'aliénation pour ceux de leurs biens dont la cession a été jugée nécessaire, ou laisser poursuivre le jugement d'expropriation.

CHAPITRE VII.

Du jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique[1].

Si les conventions amiables permises aux propriétaires, aux représentants des incapables, n'ont pas eu lieu, la déclaration et la constatation de l'utilité publique entraîne son effet ordinaire, *l'expropriation.*

[1] Loi du 3 mai 1841, art. 13, 14, 15.

L'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice, dit la loi; si donc la dépossession ne peut avoir lieu à l'amiable, elle sera confiée aux tribunaux.

A cet effet, la loi ou l'ordonnance autorisant l'exécution des travaux, et l'arrêté mentionné dans l'art. 11 de la loi du 3 mai 1841, sont transmis par le préfet au procureur du roi dans le ressort duquel les biens cessibles sont situés.

Dans les trois jours, sur la production des pièces constatant l'accomplissement rigoureux de toutes les formalités prescrites par l'art. 2 du titre 1er, et par le titre 2 de la loi du 3 mai 1841 [1], le procureur du roi requiert, et le tribunal prononce *l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains ou bâtiments indiqués dans l'arrêté du préfet.* Ainsi donc, l'administration a déterminé la ligne des travaux; le tribunal vérifie si toutes les formalités ont été remplies, et alors il prononce l'expropriation des terrains dont l'occupation est jugée nécessaire.

La question d'utilité, le choix de la ligne appartiennent, comme on l'a vu, à l'administration; la question de forme, à l'autorité judiciaire. L'extrême simplicité d'une vérification préliminaire des formalités prescrites explique la procédure

[1] Voir le texte de la loi du 3 mai 1841.

expéditive que l'on adopte, et que la loi du 22 frimaire an VII a déjà sanctionnée en matière d'enregistrement.

Les propriétaires dont les biens se trouvent sujets à l'expropriation ne sont point mis en cause ; cette disposition a pour but encore d'abréger les formes, d'éviter des significations nombreuses et des frais inutiles. Le débat n'est donc pas contradictoire ; les parties conservent seulement le droit de fournir toutes les observations qu'elles jugeront nécessaires pour éclairer le tribunal, mais elles ne peuvent intervenir [1].

Le 2e § de l'article 14 de la loi du 3 mai 1841 contient une disposition exceptionnelle : *« Si dans l'année de l'arrêté du préfet, l'administration n'a pas poursuivi l'expropriation, tout propriétaire, dont les terrains sont compris audit arrêté peut présenter requête au tribunal. Cette requête sera communiquée par le procureur du roi au préfet qui devra, dans le plus bref délai, envoyer les pièces, et le tribunal statuera dans les trois jours. »*

Un inconvénient fort grave s'était présenté dans l'exécution des travaux publics. Des procédures en expropriation étaient suivies administrativement ; l'arrêté du préfet désignant les biens

[1] Voir aux *textes* et *documents* et au mot *jurisprudence* un arrêt de la Cour de cassation de 1836.

à exproprier était rendu; et pourtant l'administration ne poursuivait pas devant le tribunal l'expropriation des biens. Il en résultait que d'un côté, par l'arrêté du préfet, il y avait main-mise sur les propriétés désignées, et que de l'autre, par le défaut de poursuites de l'administration, il n'y avait pas expropriation complète; c'est-à-dire que sans être exproprié, on était en réalité dépouillé de toute faculté de disposer de son immeuble.

Le 2e § de l'art. 14 (loi du 3 mai 1841) a prévu cet inconvénient; lorsque l'arrêté du préfet a déterminé les biens à exproprier, l'administration peut poursuivre l'expropriation; mais si elle ne la poursuit pas, le propriétaire dont les biens sont compris dans cet arrêté fait cesser un état précaire, et demande lui-même l'expropriation au tribunal.

Dans le même jugement qui ordonne l'expropriation, le tribunal commet un de ses membres pour remplir les fonctions attribuées au magistrat directeur du jury[1], et désigne un autre membre pour le remplacer au besoin. En cas d'empêchement ou d'absence de ces deux magistrats, il est pourvu à leur remplacement par une ordonnance sur requête du président du tribunal civil.

[1] Voir le titre 3, chap. 11.

La loi, comme on le voit, en rapprochant et resserrant les formalités dans une même décision, a eu pour but d'éviter toute lenteur et toute complication de procédure.

Lorsqu'il y a consentement sur la cession de la part des propriétaires à exproprier, lorsqu'il n'y a aucune difficulté sur le fait d'expropriation, et que la difficulté repose uniquement sur la quotité du prix formant l'indemnité, il est rationnel de se passer de la formalité d'un jugement d'expropriation, de se contenter de donner acte des consentements, et de renvoyer les parties à se faire régler sur le prix. Aussi, dans cette hypothèse d'un accord sur la cession, le 5e § de l'art. 14 (loi du 3 mai 1841) dispose que le tribunal donne simplement acte du consentement et désigne le magistrat directeur du jury, sans rendre un jugement d'expropriation, et sans vérification préalable de l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 11 de la loi du 3 mai 1841 [1].

La publicité exigée pour le dépôt des plans parcellaires à la mairie de la commune de la situation des biens (art. 5, loi du 3 mai 1841) est également exigée pour le jugement qui ordonne l'expropriation.

[1] Voir le texte.

Un extrait de ce jugement est publié à son de trompe ou de caisse, affiché à la porte de l'église et de la mairie de la situation des biens, enfin inséré dans un des journaux de l'arrondissement, ou, à défaut, du département.

Un extrait du jugement d'expropriation, contenant les noms des propriétaires, les motifs et le dispositif du jugement, sera notifié à chaque propriétaire au domicile élu par lui dans l'arrondissement de la situation des biens. Chaque propriétaire fait cette élection de domicile, par une déclaration à la mairie de la commune où les biens sont situés. Si cette élection de domicile n'a pas eu lieu, la notification de l'extrait sera faite en double copie au maire et au fermier, locataire, gardien ou régisseur de la propriété.

Ainsi la loi prend toutes les précautions possibles pour que les propriétaires soient avertis; elle prescrit la publication de l'extrait de la manière la plus générale, et sa notification au domicile élu ou au représentant naturel du propriétaire de la manière la plus spéciale.

CHAPITRE VIII.

Des effets du jugement d'expropriation quant aux priviléges, hypothèques et autres droits réels[1].

Le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique produit d'abord une mutation dans la propriété; or, comme souvent les immeubles expropriés peuvent être grevés d'une hypothèque ou d'un privilége, il fallait déterminer les effets du jugement d'expropriation par rapport au privilége ou à l'hypothèque possibles.

Le jugement ayant été rendu public par les formalités prescrites en l'art. 15 (loi du 3 mai 1841), il sera immédiatement transcrit au bureau de la conservation des hypothèques de l'arrondissement, conformément à l'art. 2181 du Code civil.

La publicité donnée au jugement d'expropriation est une garantie que tous les intéressés ont été instruits de l'expropriation prochaine.

Si donc il existe au profit de tiers des priviléges et hypothèques judiciaires, légales ou con-

[1] Art. 16, 17, 18, 19, loi du 3 mai 1841.

ventionnelles qui n'aient pas été déclarés, ils devront être inscrits dans la quinzaine de la transcription du jugement. Il est bien entendu qu'il ne s'agit ici que d'hypothèques et priviléges antérieurs au jugement d'expropriation.

A défaut d'inscription dans ce délai, l'immeuble exproprié est affranchi de tous priviléges et hypothèques ; les tiers supportent la peine de leur négligence. Néanmoins, les fermiers, les mineurs et les interdits conservent leurs droits sur le montant de l'indemnité tant qu'elle n'a pas été payée, et que l'ordre n'a pas été réglé définitivement entre les créauciers. Il est de droit commun que les femmes, mineurs ou interdits conservent un recours contre les maris et tuteurs qui auraient négligé de déclarer les priviléges et hypothèques au profit des incapables, dans le délai de quinzaine à dater de la transcription du jugement.

Pour ne pas entraver par des longueurs inutiles la marche de l'expropriation, la faculté de la surenchère est enlevée aux créanciers dans tous les cas; mais ils peuvent exiger le règlement de l'indemnité, conformément au titre IV [1].

Les actions en résolution, en revendication, et toutes autres actions réelles ne peuvent arrêter

[1] Voir le titre 4 de la loi du 3 mai 1841.

l'expropriation ou en empêcher l'effet. Le droit des réclamants sera transporté sur le prix, et l'immeuble en demeurera affranchi. Ceci est une exception rationnelle à ce principe du droit commun, que l'hypothèque suit l'immeuble dans quelques mains qu'il vienne à passer.

En matière de travaux d'utilité publique, l'expropriation porte sur la chose; le privilége ou l'hypothèque est purgé par le fait de l'expropriation; le droit subsiste seul, et il est transporté sur le prix de la chose. Cette exception est rationnelle; à quoi eût servi, en effet, de conserver, par exemple, une action en revendication au profit des créanciers?... Supposons un créancier pouvant exercer cette action réelle; il est mis aux lieu et place du propriétaire, son débiteur, exproprié pour cause d'utilité publique. Alors, au lieu d'une expropriation il en faudrait deux, car il faudrait exproprier aussi ce créancier substitué au propriétaire primitif. Si l'expropriation n'avait pas été commencée déjà, cette substitution du créancier revendiquant au débiteur propriétaire d'un terrain déclaré cessible pour cause d'utilité publique serait tout à fait inutile, car elle n'aurait point pour effet d'arrêter l'expropriation.

En matière de travaux publics, l'hypothèque s'éteint donc; mais le droit reste le même, il est transporté sur le prix de la chose; c'est une forme

plus rationnelle et plus rapide. S'il y a conventions amiables passées entre les compagnies et les propriétaires, les règles sont les mêmes, c'est-à-dire que la publication, la transcription des contrats et l'expiration du délai de quinzaine suffisent pour garantir les droits des tiers et pour assurer la purge des hypothèques.

Cependant, et pour hâter davantage la marche de l'expropriation, l'administration peut, sans accomplir les formalités prescrites ci-dessus, payer les prix des acquisitions réglées à l'amiable, et dont la valeur n'excéderait pas cinq cents francs; cette exception est sans danger, car il est rare qu'une hypothèque existe sur un terrain d'une valeur aussi modique.

Ici l'expropriation suit son cours, bien que les formalités de la purge des hypothèques n'aient pas été accomplies. Mais dans ce cas les tiers intéressés, s'il y en a, conservent toujours leurs droits et peuvent les faire valoir ultérieurement suivant les formes déterminées par le titre 4 de la loi du 3 mai 1841 [1]. On retrouve partout la simplification et la rapidité de la procédure.

[1] Voir le titre 4 de la loi du 3 mai 1841.

CHAPITRE IX.

Du recours ouvert contre le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique [1].

L'article 20 de la loi du 3 mai 1841 a pour but de régler les conditions du pourvoi en cassation, seul recours ouvert contre les jugements d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le pourvoi en cassation étant le recours unique contre le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique, il est évident que ce jugement n'est pas susceptible d'appel.

Il n'y a ouverture à cassation contre le jugement d'expropriation que : 1° pour incompétence, s'il a été statué par un autre tribunal que celui de l'arrondissement où sont situés les immeubles désignés; 2° pour excès de pouvoir, si, par exemple, le tribunal a rendu le jugement d'expropriation sans que les formes prescrites pour la déclaration et la constatation de l'utilité publique aient été observées; 3° pour vices de forme, si le jugement n'a pas été rédigé suivant les règles de la procédure.

[1] Art. 20, loi du 3 mai 1841.

Le pourvoi aura lieu, au plus tard, dans les trois jours de celui de la notification du jugement. Ce délai est fatal, il y a lieu à déchéance si le pourvoi était formé après les trois jours.

Le pourvoi existe par une déclaration au greffe du tribunal. Il doit, à peine de déchéance, être notifié dans la huitaine, soit à la partie au domicile indiqué par l'art. 15 [1], soit au préfet ou au maire, suivant la nature des travaux. Cette disposition de la déchéance lorsque la notification n'était pas faite dans la huitaine avait paru rigoureuse; on s'armait contre cette disposition de la jurisprudence en matière criminelle, qui, par des motifs tirés du droit sacré de la défense et des graves intérêts de l'ordre public, admet des notifications même tardives. Mais on a considéré qu'en matière d'expropriation la tolérance d'une notification tardive entraînerait les abus les plus graves, qu'une partie pourrait, à son gré, prolonger indéfiniment le délai de la notification. Or, il faut des termes préfixes dans toutes les phases d'une procédure pareille, et la disposition a été maintenue dans toute sa rigueur par la jurisprudence de de la cour de cassation.

Les pièces devront être adressées à la chambre

[1] Voir l'art. 15, loi du 3 mai 1841.

civile de la cour de cassation, dans la quinzaine de la notification du pourvoi.

Ce délai n'est pas fatal, et la déchéance n'est pas encourue si les pièces n'ont pas été adressées dans la quinzaine; le pourvoi est légalement formé; seulement il y a une peine contre ceux qui n'auraient pas envoyé leurs pièces dans la quinzaine, car alors l'arrêt est rendu par défaut, et il n'est pas susceptible d'opposition. La jurisprudence de la cour de cassation est constante à cet égard, et elle n'a jamais prononcé la déchéance du pourvoi, faute de l'envoi des pièces dans la quinzaine de la notification.

Le but constant de la loi du 3 mai 1841 étant d'imprimer une marche rapide à toutes les formalités à suivre, il a été jugé inutile de faire subir au pourvoi formé contre un jugement d'expropriation l'épreuve préalable de la chambre des requêtes. Les pièces sont adressées directement à la chambre civile qui statuera dans le mois suivant.

CHAPITRE X.

Mesures préparatoires[1].

En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les mots *parties interressées* ne s'appli-

[1] Titre 4, art. 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28.

quent pas seulement aux propriétaires, mais à tous ceux qui prétendent avoir un droit quelconque sur la *chose* atteinte d'une déclaration et d'une constatation d'utilité publique.

Ainsi, je suppose qu'au moment de l'expropriation les récoltes d'une terre affermée soient sur pied, l'indemnité réglée d'après cette circonstance particulière devra être divisée. Une partie sera donnée au propriétaire en raison de son droit, une autre au locataire ou fermier, également en raison de son droit.

Huit jours donc après la notification du jugement, conformément aux prescriptions de l'article 15 (loi du 3 mai 1841), le propriétaire doit appeler et faire connaître à l'administration les fermiers, locataires, usufruitiers, usagers, tous ceux enfin qui prétendent avoir un droit quelconque sur la propriété, soit un droit d'habitation, soit un droit de servitude. Le propriétaire qui négligerait l'accomplissement de cette formalité resterait exclusivement chargé de l'indemnité que les ayants droit pourraient réclamer plus tard.

La loi, en ordonnant au propriétaire d'instruire l'administration de tous les droits qui peuvent exister sur sa propriété, a voulu entendre, par le mot *administration*, la *partie expropriante*. Ainsi, fort souvent en pareil cas, le mot administration si-

gnifiera la compagnie concessionnaire, qui, aux termes de l'article 63 (loi du 3 mai 1841), est pleinement et entièrement substituée à l'administration.

Les droits des fermiers, usagers, locataires, etc., sont doublement garantis : 1° le propriétaire est tenu de les appeler ; 2° ils peuvent toujours se présenter de leur propre mouvement pour faire valoir leurs droits.

Tous les autres intéressés ayant été mis en demeure de faire valoir leurs droits, par le triple avertissement énoncé en l'article 6, devront réclamer dans le même délai de huitaine et devant l'administration ou partie expropriante, à défaut de quoi, il seront déchus de tous droits à l'indemnité. Les dispositions applicables aux propriétaires et à leurs créanciers sont applicables également à l'usufruitier et à ses créanciers.

La loi, avant de déterminer le mode de formation du jury spécial qui sera chargé de régler l'indemnité, propose une dernière fois le moyen plus simple et plus expéditif de la convention amiable.

A cet effet, un délai de huit jours est accordé à l'administration ou partie expropriante ; dans ce délai, elle doit notifier aux propriétaires et à tous les intéressés désignés ou intervenants le chiffre exact des sommes qu'elle offre pour indemnités.

Ces offres seront soumises à la formalité du

triple avertissement énoncé en l'article 6 (loi du 3 mai 1841).

Les propriétaires et autres intéressés ont un délai de quinze jours pour déclarer leur acceptation, ou bien, dans le cas d'un refus, pour indiquer le montant de leur prétention.

Les maris tuteurs ou envoyés en possession provisoire, s'ils ont été autorisés dans les formes prescrites par l'article 13 (loi du 3 mai 1841), c'est-à-dire par le tribunal, auront le pouvoir d'accepter les offres de l'administration (ce qui est une aliénation amiable) au nom de leurs femmes, pupilles, ou des absents.

A la même condition, la même faculté est accordée au ministre des finances, aux préfets, maires ou administrateurs, pour les biens appartenant à l'Etat, aux départements, communes ou établissements publics.

La loi accorde donc aux propriétaires et autres intéressés le délai de quinze jours pour déclarer leur acceptation, ou faire connaître le montant de leurs prétentions ; le délai est porté à un mois, lorsque cette déclaration doit être faite par les maris, tuteurs, envoyés en possession provisoire, ministres, préfets et administrateurs.

Si les offres de l'administration ne sont pas acceptées dans le délai de quinze jours par les propriétaires ou autres intéressés, dans le délai

d'un mois par les représentants des incapables, la convention amiable n'est plus possible; alors l'administration citera directement devant le jury, pour qu'il soit procédé au règlement de l'indemnité; la citation contiendra l'énonciation des offres qui auront été refusées.

CHAPITRE XI.

De la formation du Jury spécial chargé de régler les indemnités [1].

L'application du jury au règlement des indemnités en matière de chemins de fer est une sage et utile réforme. La loi de 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique a consacré cette innovation. Antérieurement à cette loi, à défaut de conventions amiables, l'indemnité était fixée par le tribunal, qui, avant de statuer, nommait deux ou trois experts, et qui n'intervenait presque jamais que pour homologuer leur rapport. Ce mode offrait de véritables inconvénients; ainsi des experts nommés fréquemment

[1] Loi du 3 mai 1841, art. 29, 30.

exerçaient plutôt un métier qu'une mission ; ils subissaient les influences des propriétaires, et leurs rapports n'étaient pas toujours l'œuvre d'une juste et nécessaire impartialité. Le tribunal, de son côté, était inhabile à juger le mérite du rapport des experts ; on ne pouvait exiger des juges qu'ils allassent sur les lieux vérifier eux-mêmes l'exactitude du rapport, et recueillir des renseignements nouveaux sur la valeur des propriétés à exproprier. Ces inconvénients éveillèrent l'attention du législateur. Le jury était déjà institué en Angleterre pour le règlement des indemnités, on songea à l'appliquer en France.

Le jury est composé d'experts accidentels, et par conséquent plus indépendants. L'institution du jury, appliquée au règlement des indemnités, évite en outre les nombreux et interminables interlocutoires ; il n'y a plus ni jugement de première instance, ni appel ; il ne reste que le recours en cassation qui n'est pas suspensif.

L'institution du jury appliquée ainsi est tout à la fois une garantie d'indépendance dans le fond, une certitude de rapidité dans la forme.

La liste du jury spécial est formée, pour chaque arrondissement de sous-préfecture, par le conseil général du département. Cette liste se compose, suivant les besoins de la localité, de trente-six personnes au moins, et soixante-douze

au plus, prises sur la liste des électeurs et sur la seconde partie de la liste du jury; toutes ces personnes doivent avoir leur domicile réel dans l'arrondissement. La liste du jury chargé de régler les indemnités, le cas échéant, sera renouvelée par le conseil général à chacune de ses sessions annuelles.

Le nombre des jurés désignés pour le département de la Seine sera de six cents.

Le jury devant lequel les intéressés seront cités par l'administration est choisi par la première chambre de la cour royale sur la liste dressée par le conseil général; pour les départements où il n'y a pas de cour royale, ce choix sera confié à la première chambre du tribunal du chef-lieu judiciaire; enfin, pendant les vacances le choix est déféré à la chambre de la cour ou du tribunal qui est chargé du service des vacations. Si les membres du tribunal s'abstiennent ou se récusent, le choix est déféré à la cour royale; le choix du jury a toujours lieu en chambre du conseil.

Le jury choisi par la cour ou le tribunal, pour procéder définitivement au règlement de l'indemnité, se compose de seize personnes et de quatre jurés supplémentaires.

CHAPITRE XII.

Incapacités. — Excuses. — Exemptions [1].

1° La qualité de propriétaire, fermier, locataire des terrains et bâtiments à évaluer; 2° la qualité de créancier ayant inscription sur lesdits immeubles ; 3° la qualité de tout intéressé, désigné ou intervenant en vertu des articles 21 et 22 (loi du 3 mai 1841), sont des *incapacités absolues*. En conséquence, toutes personnes ayant qualité semblable ne pourront être choisies pour faire partie du jury.

Les septuagénaires sont dispensés, s'ils le requièrent, des fonctions de juré ; leur âge est un motif *d'excuse légitime*, mais il ne leur impose pas l'obligation de se faire exempter ; ils pourront réclamer, soit d'abord au moment où on leur notifiera la liste des seize jurés choisis par l'autorité judiciaire, soit plus tard, devant le magistrat directeur du jury.

La liste des seize jurés et des quatre jurés supplémentaires est transmise par le préfet au

[1] Loi du 3 mai 1841, art. 30, 31, 32, 33.

sous-préfet, qui doit se concerter avec le magistrat directeur du jury pour convoquer les jurés et les parties, en leur indiquant au moins huit jours à l'avance le lieu et le jour de la réunion. La notification aux parties leur fait connaître les noms des jurés.

CHAPITRE XIII.

Du magistrat directeur du jury. — De ses fonctions. — De la délibération du jury. — Mode d'action [1].

On appelle magistrat directeur du jury un des membres du tribunal qui a été commis dans le jugement d'expropriation, conformément à l'art. 14 (loi du 3 mai 1841), pour assister aux délibérations et diriger dans son mode d'action le jury chargé du règlement de l'indemnité.

Avant que le jury soit constitué en assemblée délibérante, il est nécessaire de s'occuper des motifs d'excuse, d'empêchement et d'exemption. Au magistrat directeur du jury il appartient :

[1] Loi du 3 mai 1841, art. 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41.

1° De prononcer une amende de 100 francs au moins, et de 300 francs au plus, contre le juré, qui, sans motifs légitimes, manque à l'une des séances, ou refuse de prendre part à la délibération;

2° De statuer en dernier ressort sur l'opposition formée par le juré condamné;

3° De statuer sur les causes d'empêchement proposées par les jurés, sur les exclusions ou incompatibilités dont les causes ne seraient survenues ou n'auraient été connues que postérieurement à la formation de la liste par la cour ou le tribunal;

4° De remplacer immédiatement par les jurés supplémentaires appelés dans leur ordre d'inscription les jurés rayés de la liste pour empêchement, exclusion ou incompatibilité;

5° De choisir sur la liste dressée par le conseil général, conformément à l'article 29 (loi du 3 mai 1841), des jurés inscrits pour remplacer les jurés rayés sur la liste dressée par la cour ou le tribunal, conformément à l'art. 30 (loi du 3 mai 1841), afin de compléter le nombre voulu de seize jurés. Ce pouvoir appartient au magistrat directeur du jury, dans le cas seulement où le nombre des jurés supplémentaires serait insuffisant pour remplacer les jurés rayés par suite d'une excuse ou d'un empêchement quelconque.

Le magistrat directeur du jury prend séance auprès des jurés ; il est assisté du greffier du tribunal ou d'un commis greffier, qui appelle les causes dans leur ordre successif, et tient procès verbal des opérations.

Au moment de l'appel, l'administration a le droit d'exercer deux récusations péremptoires. Le même droit est laissé à la partie adverse. Cette disposition a pour but d'éloigner du jury toute personne intéressée de près ou de loin dans la cause, et qui aurait été inscrite sur les deux listes sans que le conseil général, la cour ou le tribunal eussent eu connaissance de son intérêt.

S'il y a plusieurs parties dans la même cause, elles s'entendent pour l'exercice du droit de récusation, sinon il est tiré au sort.

Enfin, si le droit de récusation n'est pas exercé, le magistrat directeur du jury réduit les jurés présents au nombre de douze, en retranchant les derniers noms incrits sur la liste.

Il faut douze membres présents pour que le jury soit constitué, et la présence de neuf jurés au moins pour qu'il puisse délibérer.

Après la constitution du jury, chaque juré prête serment, et ses fonctions commencent aussitôt.

Le magistrat directeur met sous les yeux du jury :

1° Le tableau des offres et demandes notifiées

conformément aux articles 23 et 24 (loi du 3 mai 1841);

2° Les plans parcellaires, les titres et les autres documents produits par les parties à l'appui de leurs offres ou demandes.

Les parties ou leurs fondés de pouvoirs peuvent présenter sommairement leurs observations.

Le jury a le droit : 1° de faire appeler toutes les personnes qu'il croira pouvoir l'éclairer; 2° de se transporter sur les lieux, ou de déléguer à cet effet un ou plusieurs de ses membres.

La discussion est publique; elle peut être renvoyée d'une séance à une autre.

La clôture de l'instruction ayant été prononcée par le magistrat directeur, les jurés se retirent immédiatement dans la chambre de leurs délibérations ; ils délibèrent sans désemparer, sous la présidence de l'un d'eux qu'ils désignent à l'instant même.

Toute décision du jury est prise à la majorité des voix ; en cas de partage, celle du président est prépondérante.

Ainsi, contrairement à la forme admise en matière criminelle, le magistrat directeur peut prononcer la clôture des débats sans poser aucune question au jury.

Le jury statue sur le tableau des offres et les conclusions des parties; il n'a, en général, autre

chose à faire que d'apposer son chiffre dans la colonne qui est destinée à le recevoir sur le tableau des offres.

La position obligatoire des questions eût été une difficulté grave. Quelquefois il eût fallu poser des centaines de questions, parce qu'il y a souvent deux ou trois cents affaires à juger à la fois, à cause du grand nombre de parcelles expropriées ensemble.

L'erreur possible d'un seul magistrat réduit à ses propres forces pour la position d'une si grande quantité de questions, l'erreur possible du jury dans une seule de ces nombreuses réponses, eussent donné lieu à une double ouverture à cassation.

Ces inconvénients ont fait repousser le système de la position obligatoire des questions. Cependant, dans la pratique on varie beaucoup; souvent le magistrat directeur ne pose pas de questions, la loi ne lui en fait pas un devoir; quelquefois il pose des questions, la loi ne le lui interdit pas; mais la liberté du jury n'est jamais enchaînée aux questions que le magistrat lui indique.

Les questions sont naturellement posées dans les documents mis sous les yeux du jury, conformément à l'art. 37 (loi du 3 mai 1841).

Le jury prononce une seule indemnité, lorsqu'il n'y a qu'un ayant droit en cause; il prononce des indemnités distinctes, lorsque plusieurs parties les

réclament à des titres différents, comme propriétaires, fermiers, usagers, etc., etc.

En cas d'usufruit, le jury ne fixe qu'une seule indemnité eu égard à la valeur totale de l'immeuble ; le nu-propriétaire et l'usufruitier exercent respectivement leurs droits sur le montant de l'indemnité unique, au lieu de l'exercer sur la chose.

L'usufruitier doit donner caution; les père et mère ayant l'usufruit légal des biens de leurs enfants en sont seuls dispensés.

Les fonctions du jury sont de régler l'indemnité dans tous les cas; il n'en a pas d'autres. Le jury ne peut donc prononcer sur aucun des litiges qui existeraient en droit ou en fait entre les parties. Si, par conséquent, il s'élève des difficultés étrangères au montant de l'indemnité, le jury doit faire abstraction de ces difficultés et accomplir sa mission, c'est-à-dire, statuer définitivement, de manière à ce que l'indemnité se trouve réglée dans tous les cas possibles.

Pour la solution des litiges et difficultés indépendantes de la fixation de l'indemnité, les parties sont renvoyées devant qui de droit; mais le jury ne peut éluder sa mission, il doit fixer l'indemnité pour tous les cas, même ceux qui résulteraient d'une décision judiciaire à intervenir.

Ainsi, dans le cas d'une servitude, un droit de

passage à pied donnera évidemment lieu à une indemnité moindre que s'il existe un droit plus étendu, le droit de passage à cheval ou en voiture. Or, je suppose, qu'une contestation existe entre les parties sur l'étendue de la servitude ; le jury, faisant abstraction de la question d'étendue de la servitude, devra néanmoins régler l'indemnité pour les deux cas, celui où il serait jugé qu'il n'existe qu'un droit de passage à pied, comme celui où il serait jugé que la servitude est plus étendue. La cour de cassation l'a décidé ainsi par plusieurs arrêts, notamment par un arrêt du 22 juillet 1839 [1].

Deux limites sont posées à la décision du jury; il ne peut en aucun cas *allouer une indemnité inférieure aux offres de l'administration, ni supérieure aux demandes des parties intéressées*. Il est évident que ces deux limites constituent un minimum et un maximum qui ne sauraient être dépassés sans exagération; nul ne peut avoir plus de droits qu'il n'en réclame ; nul ne peut payer ou obtenir une indemnité moindre ou plus forte que celle qu'il a lui-même évaluée.

Les dépens, a-t-on dit souvent, sont la punition du plaideur téméraire. La loi a suivi cette règle, et la question des dépens se résume ainsi : Si l'in-

[1] Voir aux *Documents* et au mot *Jurisprudence*.

demnité réglée par le jury ne dépasse pas les offres de l'administration, les parties qui l'auront refusée seront condamnées aux dépens.

L'administration supportera les dépens lorsque l'indemnité allouée sera égale à la demande des parties.

Lorsque l'indemnité est à la fois supérieure aux offres de l'administration et inférieure à la demande des parties, il y a tort réciproque. Dans cette hypothèse, les dépens seront compensés de manière à être supportés par les parties et l'administration à la fois, dans les proportions de leur offre et de leur demande avec la décision du jury.

Tout indemnitaire qui, dans le délai de quinzaine (art. 24, loi du 3 mai 1841), et tout représentant d'un incapable ayant droit à une indemnité, d'un département ou d'une commune, qui, dans le délai d'un mois (art. 27, loi du 3 mai 1841), n'aurait pas déclaré son acceptation ou son refus aux offres préalables de l'administration, sera condamné aux dépens, quelle que soit la décision du jury; en ce cas, il porte la peine d'une négligence coupable et contraire aux prescriptions de la loi, négligence qui a empêché peut-être une convention amiable.

La décision du jury est signée par tous les membres qui y ont concouru; elle est remise par

le président au magistrat directeur, qui statue sur les dépens [1] et envoie l'administration en possession de la propriété, à la charge par elle de se conformer aux dispositions des art. 53 et suivants de la loi du 3 mai 1841.

La taxe ne peut comprendre que les frais faits depuis les offres de l'administration; en effet, avant la formalité de l'art. 23 (loi du 3 mai 1841) une convention amiable n'était pas possible; rien ne peut être encore attribué à la négligence ou à la mauvaise foi des parties, et il est juste que tous les frais antérieurs aux offres préalables soient supportés par l'administration; ainsi le veut, dans son art. 41, § 3, la loi du 3 mai 1841.

CHAPITRE XIV.

Des voies ouvertes contre la décision du Jury et l'ordonnance du Magistrat Directeur [2].

Comme le jugement d'expropriation (art. 20,

[1] Voir aux *Documents* et au mot *expropriation* le texte d'une ordonnance déterminant le tarif des dépens.

[2] Art. 42 et 43, loi du 3 mai 1841.

loi du 3 mai 1841), la décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur qui la rend exécutoire ne peuvent être attaquées que par la voie du recours en cassation.

Ce recours devra être formé, notifié et jugé, selon les règles de l'art. 20 (loi du 3 mai 1841). Ces règles sont communes au recours en cassation ouvert contre le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique, la décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur, qui n'est lui-même que la personnification du jury.

Le délai de quinzaine pour ce recours courra à partir du jour de la décision du jury.

La voie du recours en cassation contre la décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur n'est ouverte que pour violation du premier paragraphe de l'art. 30, de l'art. 31, des deuxième et quatrième paragraphes de l'art. 34, et des art. 35, 36, 37, 38, 39 et 40 de la loi du 3 mai 1841 ;

C'est-à-dire qu'il y aura recours en cassation pour violation de toutes les formalités essentielles prescrites par la loi. La procédure a été simplifiée, il y a donc nécessité d'une observation rigoureuse, car rien d'inutile ni de superflu n'a été maintenu.

Lorsque la décision d'un jury aura été cassée, l'affaire sera renvoyée devant un nouveau jury,

choisi dans le même arrondissement; c'est la règle générale.

Cependant une réserve est faite, et la cour de cassation, suivant les circonstances, peut renvoyer l'affaire devant un jury choisi dans un arrondissement voisin, quand même il appartiendrait à un autre département. Le nouveau jury sera formé selon les règles de l'art. 30 (loi du 3 mai 1841).

Cette réserve a été faite pour le cas de *suspicion légitime*, pour le cas, par exemple, où des immeubles auraient été notoirement évalués à des sommes exagérées, et où l'on serait certain que tout jury choisi dans le même arrondissement subirait la même partialité. La cour de cassation peut apprécier parfaitement un cas pareil; elle casse pour vice de forme, mais elle a entre les mains tous les documents qui ont été recueillis pour arriver à la fixation de l'indemnité, et dès lors elle s'aperçoit de toute exagération déloyale de la part du jury qui a réglé l'indemnité.

La réserve de la loi ne s'étend pas au cas où une partie, avant même la formation du jury, demanderait, pour cause de suspicion légitime, le renvoi de son affaire devant le jury d'un autre arrondissement; s'il en était ainsi, une partie pourrait suspendre à son gré toute la suite des procédures nécessaires pour arriver à la fixation de l'indemnité. Ce serait ouvrir la porte à des allégа-

tions trop vagues, à des calomnies de petite localité.

La réserve de la loi ne s'applique qu'au cas où la décision d'un jury a été cassée pour vice de forme ; la cour peut, dans ce cas, et selon les circonstances, renvoyer, pour cause de *suspicion légitime*, l'affaire devant le jury d'un autre arrondissement, et s'écarter ainsi de la règle générale.

CHAPITRE XV.

Compétence du jury. — Ses droits et ses devoirs [1].

La compétence du jury ne s'étend qu'aux affaires dont il a été saisi au moment de sa convocation ; il ne peut statuer sur les affaires survenues depuis.

Il statue successivement et sans interruption sur toutes les affaires qui lui sont légalement soumises.

Le jury n'a pas le droit de se séparer sans

[1] Art. 44, 45, 46, 47, de la loi du 3 mai 1841.

avoir réglé toutes les indemnités dont la fixation lui a été déférée.

La liste générale du jury est renouvelée chaque année par le conseil général du département (art. 29, loi du 3 mai 1841).

Néanmoins, si les opérations d'un jury ne sont pas terminées à ce moment du renouvellement annuel de la liste générale, il les continuera jusqu'à conclusion définitive, sans que le personnel du jury puisse être changé en tout ou en partie.

Lorsque les opérations du jury sont terminées, les minutes de ses décisions et toutes les pièces qui se rattachent à ces opérations doivent être déposées au greffe du tribunal civil de l'arrondissement.

Les noms des jurés qui auront fait le service d'une session ne pourront être portés par le conseil général sur le tableau de l'année suivante.

CHAPITRE XVI.

Des Règles à suivre pour la fixation des indemnités [1].

La décision du jury n'est ordinairement qu'une évaluation d'après des documents positifs et après une controverse publique.

Cependant la décision du jury peut être arrêtée par des difficultés sérieuses; dans ces cas, le magistrat directeur du jury peut avoir des communications avec les jurés, la Cour de cassation l'a jugé ainsi; ces communications n'ont rien d'officiel et n'exigent aucune formalité.

La base de l'indemnité est la valeur vénale et locative de la propriété. Nulle règle positive n'a été tracée à la conscience du jury pour l'évaluation des indemnités; il avait été question de l'astreindre à consulter les contrats de vente et les baux des propriétés à exproprier, mais cette disposition fut écartée. Le jury reste seul juge de la juste indemnité, c'est-à-dire, du véritable prix de la chose dont le propriétaire est privé.

Le jury est seul juge, aux termes de la loi, de

[1] Art. 48, 49, 50, 51, 52 de la loi du 3 mai 1841.

la sincérité des titres et de l'effet des actes qui seraient de nature à modifier l'évaluation de l'indemnité; il devrait donc écarter les actes qui auraient eu pour but de donner à la propriété une valeur fictive, au-dessus de sa valeur réelle.

Si l'administration conteste au détenteur exproprié le droit à une indemnité, le jury devra rester dans les limites de sa compétence, c'est-à-dire, fixer l'indemnité comme si elle était due, et le magistrat directeur en ordonnera la consignation, jusqu'à ce qu'il y ait eu convention amiable ou décision judiciaire entre l'administration et le détenteur exproprié; cette règle n'est qu'une des nombreuses applications du principe, que le jury doit faire abstraction des questions de droit et fixer l'indemnité dans tous les cas possibles (art. 39, loi du 3 mai 1841).

S'il est nécessaire d'occuper la portion intégrante d'un bâtiment, le propriétaire peut requérir, par une déclaration formelle adressée au magistrat directeur du jury, que le bâtiment soit acheté en entier. Cette réquisition doit être faite dans le délai de quinzaine (art. 24, loi du 3 mai 1841), lorsque c'est le propriétaire qui requiert, et dans le délai d'un mois (art. 27, loi du 3 mai 1841), lorsqu'elle vient du représentant d'un incapable, d'un département, d'une commune, etc. Si le propriétaire fait cette réquisition, l'admi-

nistration est obligée d'acheter le bâtiment tout entier.

Mais si, sans attaquer le corps de bâtiment, on prend seulement une portion de terrain, un parc, une cour, un jardin, le propriétaire ne peut plus requérir l'achat du bâtiment. Dans ce cas pourtant, on devra indemniser non seulement en raison de la partie du terrain exproprié, mais encore en raison de la dépréciation de la maison qui perdrait son utilité ou son agrément.

Si l'expropriation pour cause d'utilité publique nécessite le morcellement d'une parcelle de terrain, le propriétaire peut avoir le droit de forcer l'administration d'acheter la parcelle entière; mais il faut, pour que cette réquisition de la part du propriétaire soit possible, le cumul de trois conditions, savoir : 1° que la parcelle reste inférieure au quart de la contenance totale; 2 que le propriétaire ne possède aucun terrain immédiatement contigu; 3° que la parcelle ainsi réduite soit inférieure à dix ares.

Il eût été injuste de laisser au propriétaire une parcelle de terrain isolé sans valeur et sans utilité, à cause de son extrême réduction après l'expropriation.

Lorsque l'exécution des travaux doit procurer une augmentation de valeur immédiate et spéciale au restant de la propriété, cette augmenta-

tion sera prise en considération dans l'évaluation de l'indemnité; le chiffre de l'indemnité devra diminuer en proportion de l'augmentation de valeur.

Cette disposition de l'article 51 (loi du 3 mai 1841) n'est qu'une application du principe de la *plus value*, qui a donné lieu dans les Chambres aux discussions les plus graves et les plus sérieuses.

Ce principe est juste, il établit une balance entre la perte et le bénéfice simultané qui peut être produit par l'expropriation; ainsi, si on prive un propriétaire d'un champ contigu à sa maison, il peut arriver que la maison qu'on lui laissera acquière une plus grande valeur, à cause de sa situation près d'un chemin de fer; une maison sans rapport peut devenir une hôtellerie ou un entrepôt. Le principe de la *plus value* est utile, et il a une grande influence sur l'avenir des travaux publics; en effet, décider que jamais ce principe ne sera pris en considération, lorsqu'il s'agit de percer de nouvelles rues, de creuser des canaux, de construire des chemins de fer, c'est susciter de nouvelles difficultés à l'exécution de ces grands travaux publics, c'est décourager l'Etat et l'industrie particulière en les sacrifiant tout à fait aux intérêts privés.

Lors de la confection du canal Saint-Martin,

le principe de la plus value, appliqué aux terrains qui se trouvaient aux abords du canal, a diminué de beaucoup les sacrifices de la ville de Paris.

La loi de 1807 sur les travaux d'utilité publique avait impérativement consacré, le principe de la plus value ; elle disait, article 54 : *Lorsqu'il y aura lieu à une plus value, il y aura compensation jusqu'à concurrence seulement du surplus, dont le reliquat sera payé au propriétaire ou acquitté par lui.* La loi de 1807 allait jusqu'à laisser au gouvernement la faculté de réclamer la plus value aux propriétaires voisins des travaux dont les terrains n'étaient pas entamés, s'il résultait quelque avantage pour eux de l'exécution de ces travaux.

Dans une série d'arrêts antérieurs à 1789, relatifs à l'ouverture de plusieurs rues nouvelles, les propriétaires des terrains à occuper sont appelés non seulement à payer une plus value, mais dans certains cas il sont exclus de toute indemnité à raison des avantages qui devaient résulter pour eux de l'exécution des travaux.

Le principe de la plus value est dans toutes les lois, et dans la jurisprudence antérieure à la loi du 3 mai 1841 ; il est sinon dans la lettre absolue, du moins dans l'esprit de ces lois ; il est notamment manifeste dans un arrêt de la Cour

de cassation du 22 janvier 1829, où il est dit : que l'indemnité n'a pas pour but de rendre le propriétaire plus riche, mais de lui accorder une juste et entière réparation du dommage qu'il peut souffrir ; or, le propriétaire deviendrait plus riche si la plus value n'était jamais prise en considération.

La loi du 3 mai 1841 n'est pas rigoureuse et mathématique comme celle de 1807. On ne demande pas qu'il soit fait déduction de l'indemnité jusqu'à concurrence du montant de la plus value, mais seulement qu'elle soit prise en considération et balancée avec la *moins value* que les propriétaires peuvent réclamer ; car, dans l'hypothèse que nous citions tout à l'heure de l'expropriation d'un champ contigu à une maison, le propriétaire peut réclamer la *moins value* de la maison qui lui est laissée ; il peut faire payer la dépréciation d'une maison de plaisance à laquelle on enlève un parc. L'indemnité doit se composer d'abord de la valeur du terrain, puis de la balance des inconvénients ou des avantages que l'opération peut apporter au reste de la propriété ; car, s'il est juste d'évaluer le dommage causé à la propriété, il est non moins juste de tenir aussi quelque peu compte des avantages qu'on lui procure.

C'est à la conscience du jury qu'appartient cette prise en considération d'une augmentation

de valeur, et cette application du principe de la plus value, lorsqu'il est procédé au règlement de l'indemnité.

Il appartient au jury d'apprécier toutes les circonstances particulières à chaque affaire. Si, par exemple, sur un terrain exproprié il existe des constructions, plantations et améliorations récentes, et si, en raison de l'époque où elles auraient été faites, le jury venait à acquérir la conviction qu'elles n'ont été faites que pour obtenir une indemnité plus élevée, le jury ne devra en tenir aucun compte; des constructions, plantations ou améliorations pareilles ne donnent lieu à aucune indemnité.

Cette disposition est préventive de la fraude. Ainsi, il était arrivé que, pour certains canaux à exécuter, des particuliers, ayant appris la direction arrêtée, s'étaient empressés d'acquérir des terrains qui devaient être soumis à l'expropriation, et d'y faire des plantations et constructions dans le but d'obtenir des indemnités plus élevées.

Il est important de prévenir de pareils abus, car, si l'utilité publique ne peut pas être arrêtée par un principe aussi saint que celui de la propriété, il serait douloureux de la voir sacrifiée à une chose aussi détestable que la fraude.

CHAPITRE XVII.

Du Paiement des Indemnités [1].

Conformément à l'art. 9 de la Charte qui prescrit une indemnité préalable en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, la loi du 3 mai 1841 veut, art. 53 § 1er, que les indemnités réglées par le jury soient, préalablement à la prise de possession, acquittées entre les mains des ayants droit; s'ils refusent de les recevoir, la prise de possession, qui ne peut et ne doit pas être retardée par un refus ou un caprice, aura lieu après des offres réelles et une consignation.

L'indemnité préalable a véritablement lieu par le fait des offres réelles et de la consignation, et il n'y a là nulle dérogation au principe écrit dans la Charte.

S'il s'agit de travaux exécutés par l'État ou les départements, ils pourront effectuer leurs offres réelles au moyen d'un mandat égal au montant de l'indemnité réglée par le jury ; ce mandat délivré par l'ordonnateur compétent, visé par le payeur,

[1] Art. 53, 54, 55, loi du 3 mai 1841.

sera payable sur la caisse publique qui s'y trouvera désignée; c'est là une dérogation au droit commun qui veut que les offres réelles soient toujours faites en espèces ; ainsi, les compagnies industrielles ne pourront effectuer leurs offres réelles qu'en espèces. Si l'exception pour les mandats de l'État a été admise au profit de l'État et des départements, c'est que la solvabilité de l'État ne pouvant pas être mise en doute, les mandats délivrés par lui sont considérés comme représentant complétement des espèces.

Du reste , les ayants droit peuvent refuser le mandat de l'État, et alors la prise de possession ne pourra avoir lieu qu'après une consignation en espèces.

L'exception n'a pas été admise en faveur des communes. Quand l'État fait des offres réelles en un mandat, il y a certitude de paiement, car les fonds que doit l'État ne manquent jamais dans ses caisses. Si, au contraire, les offres réelles étaient faites par une commune, il n'y aurait pas certitude de paiement, car les fonds qui sont dans la caisse du receveur municipal ne sont pas inépuisables, et, entre l'époque où le mandat est offert et l'époque où l'on viendra en demander le paiement, les fonds peuvent avoir été employés ; il pourrait en résulter que le mandat ne serait pas payé, et il n'y aurait plus alors d'offres réelles.

Cette raison a empêché les communes d'être comprises dans l'exception introduite exclusivement au profit de l'État et des départements.

S'il existe des inscriptions sur l'immeuble exproprié, ou tout autre obstacle s'opposant à ce que les deniers soiênt versés entre les mains des ayants droit, il ne sera pas fait d'offres réelles, afin que les créanciers des ayants droit ne puissent être frustrés par une acceptation ; il n'y aura lieu dans ce cas qu'à une simple consignation, et les sommes consignées seront ultérieurement distribuées ou remises selon les règles du droit commun.

Les parties pourront exiger qu'il soit procédé à la fixation de l'indemnité, si, dans les six mois du jugement d'expropriation, cette fixation n'a pas été poursuivie par l'administration ou partie expropriante.

Six mois après la décision du jury, s'il arrive que la somme formant l'indemnité n'ait été ni acquittée, ni consignée, elle portera intérêt de plein droit. Le propriétaire laissé dans un état d'incertitude nuisible, ne pouvant ni vendre ni louer, n'ayant plus sa propriété productible, doit recevoir en compensation les intérêts du capital représentatif de sa propriété, capital qui ne lui est point encore payé.

CHAPITRE XVIII.

Dispositions diverses. — Des dispenses des droits de timbre relativement aux Actes d'acquisition pour cause d'utilité publique. — Du Contrat de rétrocession des terrains acquis et qui n'auraient pas reçu leur destination[1].

La forme adoptée pour les actes administratifs est applicable aux contrats de vente, quittances et autres actes qui seront passés pour l'acquisition des terrains ; la minute en restera déposée au secrétariat de la préfecture, et une expédition en sera transmise à l'administration des domaines.

Toutes les notifications et significations, à la requête et diligence du préfet, peuvent être faites par huissier ou tout agent de l'administration dont les procès-verbaux font foi en justice.

Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats amiables, quittances et autres actes faits en vertu de la loi du

[1] Art. 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 de la loi du 3 mai 1841.

3 mai 1841, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y aura lieu à la formalité de l'enregistrement.

La dispense de tous droits à percevoir a lieu également pour la transcription de tous ces actes au bureau des hypothèques.

L'administration de l'enregistrement restituera également tous les droits perçus sur les acquisitions faites à l'amiable par les concessionnaires de terrains, dans les deux ans qui précèdent l'arrêté du préfet, ou dans les deux ans pendant lesquels on se prévaut de l'arrêté du préfet. Mais cette restitution n'est applicable qu'à la portion des immeubles qui aura été reconnue nécessaire à l'exécution des travaux, car la restitution a lieu à cause de la déclaration et de la constatation postérieure de l'utilité publique ; on ne veut pas frapper d'un impôt les acquisitions pour cause d'utilité publique. Le droit perçu sur la portion des terrains inutiles aux travaux ne sera point restituable.

Tout propriétaire qui a accepté les offres de l'administration peut, s'il n'y a pas eu contestation de la part des tiers dans les délais prescrits par les articles 24 et 27 (loi du 3 mai 1841, quinze jours pour un créancier ordinaire, un mois pour le représentant d'un incapable ou d'un département créancier, etc.), exiger le verse-

ment du montant de l'indemnité dans la caisse des dépôts et consignations, pour être remis et distribué à qui de droit, selon les règles du droit commun.

Lorsque les terrains acquis pour des travaux d'utilité publique n'ont pas reçu leur destination, les anciens propriétaires ou ayants droit peuvent en demander la remise ou rétrocession.

Si le prix des terrains rétrocédés ne peut être fixé à l'amiable, il le sera par le jury, dans la forme prescrite par la loi du 3 mai 1841 ; la fixation du jury ne peut jamais excéder le prix d'acquisition des terrains. Il n'y a en effet, en cas de rétrocession, aucune cause probable qui puisse accroître la valeur primitive de ces terrains ; l'entreprise est abandonnée, l'expropriation pour cause d'utilité publique ne doit plus avoir lieu, il est naturel que le propriétaire rentre dans sa propriété aux mêmes conditions pour lesquelles il avait été forcé de l'abandonner, sans éprouver aucun dommage ni sans faire aucun bénéfice.

Les conditions de la rétrocession des terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, et qui n'auraient pas reçu leur destination, sont réglées par une ordonnance royale du 22 mars 1835[1]. Cette ordonnance, spéciale aux terrains acquis

[1] Voir le texte aux *Documents* et au mot *expropriation*.

par l'État, s'applique à ceux acquis par des compagnies concessionnaires.

L'administration ou la compagnie industrielle fera connaître les terrains qu'elle peut revendre, par un avertissement conforme aux dispositions de l'article 6 (loi du 3 mai 1841 [1]). Les anciens propriétaires qui veulent réacquérir devront le déclarer dans les trois mois de l'avertissement; le contrat de rachat devra être passé, le prix payé par eux dans le mois de la fixation du prix, soit amiable, soit judiciaire, le tout à peine de déchéance du privilége de rachat.

Les anciens propriétaires n'ont point le privilége du rachat pour les terrains ou bâtiments qui auraient été acquis sur leur réquisition formelle en vertu de l'article 60 (loi du 3 mai 1841), et qui resteraient disponibles après l'exécution des travaux; c'est-à-dire qu'ils ne peuvent demander la remise des terrains ou bâtiments morcelés, mais qui ne devaient pas être employés et qui ne l'ont pas été réellement par les travaux d'utilité publique. Ces terrains, dont l'étendue et la situation sont fixées pour l'art. 50 (loi du 3 mai 1841), seront presque toujours vacants après l'achèvement des travaux, puisqu'ils n'étaient point compris dans le tracé définitif; ils ont été achetés sur

[1] Voir l'art. 6 de la loi du 3 mai 1841.

la réquisition formelle du propriétaire, il ne fallait donc pas lui réserver la faculté de requérir la rétrocession.

Les concessionnaires de travaux publics sont substitués à l'administration ; ils exercent tous ses droits et demeurent soumis à toutes les obligations que lui impose la loi du 3 mai 1841.

Les contributions de la portion d'immeuble qu'un propriétaire a cédée amiablement, ou dont il a été exproprié pour cause d'utilité publique, lui seront comptées pendant un an, à partir de la remise de la propriété, pour former son cens électoral, afin qu'il ait le temps d'acheter un autre immeuble.

CHAPITRE XIX.

Dispositions exceptionnelles; de l'envoi en possession préalable[1].

Le principe de l'envoi en possession préalable est la véritable innovation introduite dans la

[1] Art. 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 de la loi du 3 mai 1841.

loi du 3 mai 1841; il n'existait pas dans la loi du 7 juillet 1833.

Cette innovation ne consiste pas dans un envoi en possession provisoire, comme on a paru le croire, en faisant dans ces derniers temps un emploi fréquent de ces expressions: *envoi en possession provisoire*. Les expressions fausses conduisent aux idées fausses, aussi est-il important de faire disparaître d'abord cette mauvaise qualification du principe. Il s'agit, en effet, dans l'article 65 de la loi du 3 mai 1841, d'un envoi en possession qui est *préalable* à la fixation de l'indemnité, mais d'un envoi en possession absolument *définitif;* il n'est donc pas réellement *provisoire*, car le mot provisoire emporte l'idée d'une chose précaire, sur laquelle on peut revenir. On entend, par envoi en possession préalable, l'autorisation d'occuper les terrains pour cause d'urgence, et avant la fixation de l'indemnité. Le principe de la possession préalable n'est pas précisément nouveau; il était admis dans la loi de 1840 qui portait, article 19 : *Avant l'évaluation des indemnités, et lorsque les différends ne portent point sur le fond même de l'expropriation, le tribunal pourra, selon la nature et l'urgence des travaux, ordonner provisoirement la mise en possession de l'administration; son jugement sera exécutoire nonobstant opposition et appel.*

Ce principe est admis dans la loi du 30 mars 1831, qui dispose qu'en cas de fortifications à construire, l'Etat peut être autorisé à l'envoi en possession des terrains avant la fixation de l'indémnité.

Ce principe, dont l'expérience de la loi de 1833, qui l'avait repoussé, a démontré l'utilité, et dont le raisonnement démontre la justice, a été définitivement introduit dans la loi du 3 mai 1841. On me permettra quelques mots sur cette innovation législative.

Le principe de l'envoi en possession préalable est-il une atteinte à la propriété? ..

La constitution de 91, l'article 545 du Code civil, la charte de 1814 et celle de 1830, ont tour à tour proclamé la sainteté et l'inviolabilité du droit de propriété; cela est, cela devait être. Mais nos lois et nos constitutions n'ont pas fixé invariablement l'étendue du droit de propriété dans l'organisation sociale; ceci n'est pas, ceci ne pouvait pas être. La propriété, droit absolu, est contraire au développement progressif des sociétés; la propriété, droit absolu, est la négation des devoirs, des obligations, de ce qui règle et détermine les rapports entre les hommes. Restreindre l'étendue du droit de propriété suivant les temps, les lieux, les circonstances; déterminer son étendue dans des discussions solennelles et

publiques, ce n'est pas à coup sûr porter atteinte au droit en lui-même; c'est l'approprier aux exigences de la civilisation, aux nécessités des mœurs, aux besoins d'une société.

Partout où l'homme abdique l'isolement pour se réunir, il a fallu faire des lois limitatives du *droit de propriété*. C'est une vérité générale, et comme l'arbre sauvage est greffé par l'homme, le droit de la nature doit être réglé par la loi civile.

Une limite du droit de propriété posée par la loi, est le principe de l'utilité publique. Or, s'il y avait une atteinte véritable à la propriété dans la loi de 1841, cette atteinte résulterait non pas de l'envoi en possession préalable, mais bien plutôt du jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il y a en effet, deux parties distinctes et largement séparées dans la loi du 3 mai 1841; la première partie comprend le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique, la seconde comprend le réglement ou la fixation de l'indemnité.

Aussitôt que la première partie de la loi est accomplie, aussitôt que le jugement d'expropriation est rendu, la propriété cesse en réalité; l'homme est encore détenteur, mais il n'est plus propriétaire, car il ne peut plus vendre, il ne peut

plus améliorer ; l'article 52 de la loi de 1841 lui apprend que toute amélioration postérieure à la déclaration d'utilité publique ne lui sera pas comptée. Il y a donc dépossession de droit, sinon de fait ; le propriétaire est un simple détenteur.

Lorsque le jugement d'expropriation est rendu, quels sont en réalité les droits qui restent au propriétaire?... Il n'a plus que le droit d'un créancier gagiste qui détient le gage de sa créance ; le gage, c'est la propriété ; la créance est l'indemnité. Or, ce droit, cette créance, sont garantis par une consignation, car la loi de 1841 a donné une garantie que n'avait pas donnée celle de 1840 ; cette garantie, je le répète, est la consignation. Un droit aussi restreint que celui d'un créancier gagiste ne doit pas, lorsqu'il est formellement garanti par une consignation, contrebalancer les graves intérêts de l'utilité publique qui sont exclusivement dans une exécution rapide des travaux, dans l'écartement de toutes les difficultés qui s'opposent à leur exécution.

S'il y avait donc une atteinte à la propriété, elle serait dans le jugement d'expropriation qui fait réellement cesser l'exercice du droit de propriété, mais jamais, à coup sûr, dans l'envoi en possession préalable, par suite d'une ordonnance royale qui proclame et déclare l'urgence.

Or, il faut rester dans la vérité : le jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique n'est pas une atteinte au droit de propriété, c'est une détermination de son étendue, c'est la position d'une limite selon les prescriptions de la loi.

Le principe de l'envoi en possession préalable est-il inconstitutionnel?...

La Charte ordonne dans son article 9 que le sacrifice de la propriété pour cause d'intérêt public légalement constaté, ne peut être exigé par l'État qu'avec une indemnité préalable... Quel est l'esprit de l'article de la Charte?... Quelle est l'intention contenue sous les mots?... Évidemment c'est que le propriétaire ne puisse souffrir aucune lésion... Or, je ne sache pas que l'envoi en possession préalable soit une lésion pour le propriétaire; qu'importe qu'il soit dépouillé plus tôt ou plus tard d'une propriété déclarée cessible pour cause d'utilité publique, et qui n'est plus susceptible d'amélioration ni de production entre ses mains? On garantit au propriétaire le paiement de l'indemnité par la consignation préalable, et c'est ce qu'a voulu la Charte; car jamais elle n'a dit que le paiement serait préalable... La consignation est une véritable indemnité préalable dont la fixation définitive appartient au jury. La consignation porte intérêt, elle est un capital productible. Le propriétaire ne détient pas

le capital, chose indifférente; il touche l'intérêt, chose importante : il n'est pas lésé.

Le principe de l'envoi en possession préalable est-il utile?... Je ne pense pas que l'utilité d'un pareil principe puisse être contestée, surtout si l'on veut avoir recours à l'expérience, et en chercher la démonstration dans la pratique et dans les faits.

Il est de notoriété publique que lorsque, au milieu d'un pays où les propriétés sont très divisées, on ouvre un canal ou un chemin de fer, on commence par proposer un traité à l'amiable aux divers propriétaires; on réussit presque toujours avec le plus grand nombre. Les travaux commencent, mais sur le tracé il s'est trouvé un seul homme propriétaire d'une chétive parcelle de terrain, et qui veut, par caprice ou faux calcul, épuiser toutes les formalités. Voilà donc les grands travaux arrêtés par le caprice d'un seul et du moindre de tous, contre la volonté de tous les autres propriétaires. Or, par l'envoi en possession préalable, vous ne froissez pas même le caprice de cet unique récalcitrant, car il épuisera à son gré toutes les formes de la procédure pour la fixation de l'indemnité; mais au moins en exécutant le droit nécessaire de la consignation et de l'envoi en possession préalable, vous n'arrêtez pas des travaux immenses, commencés sur toute

la ligne, vous ne paralysez pas les progrès de l'industrie nationale.

On avait fait cette objection, que le recours en cassation deviendrait inutile après l'envoi en possession préalable... C'est une erreur, car il faut remarquer d'abord que ce recours n'est pas suspensif, qu'il n'a lieu que pour violation de la loi dans la composition du jury et le mode de délibération, qu'il n'a donc aucun rapport avec l'envoi en possession préalable.

Avant d'autoriser les compagnies, avant de leur déléguer le droit d'expropriation, la rigueur et la sévérité sont désirables; oui, il faut contrôler, examiner, réfléchir; mais une fois la loi promulguée, une fois la concession accordée, il faut faciliter l'exécution et protéger ce que l'on a autorisé.

Les formalités relatives à l'envoi en possession préalable sont fort simples.

La condition expresse de l'envoi en possession préalable est l'*urgence*.

La déclaration d'urgence est l'appréciation d'un fait d'intérêt général, c'est un acte administratif; l'urgence est spécialement déclarée par une ordonnance royale.

L'urgence étant déclarée, l'ordonnance royale déclarant l'urgence étant notifiée aux propriétaires et détenteurs, conformément à l'art. 15 (Loi

du 3 mai 1841), il reste une question de réglement, une fixation de la somme à consigner ; ceci est un intérêt privé : la fixation de la quotité de la consignation appartient à l'autorité judiciaire.

En conséquence, les propriétaires et détenteurs seront assignés à comparaître devant le tribunal civil. L'assignation sera donnée à trois jours au moins, et contiendra le chiffre de la somme offerte par l'administration.

Une déclaration d'urgence, et par suite un envoi en possession préalable, ne peuvent se rapporter qu'à des terrains non bâtis, car si l'exécution des travaux faisait disparaître les bâtiments, il serait impossible de les évaluer sur un terrain nu, et d'arriver plus tard, par le jury, à la fixation d'une juste indemnité.

Au jour fixé par l'assignation, les propriétaires ou détenteurs comparaissent devant le tribunal, et déclarent la somme dont ils demandent la consignation avant l'envoi en possession préalable. Le tribunal se transporte sur les lieux, ou bien commet un de ses membres pour visiter les terrains, recueillir tous les renseignements propres à en déterminer la valeur, et pour en dresser, s'il y a lieu, un procès-verbal descriptif ; cette opération doit être terminée dans les cinq jours à dater du jugement qui l'aura ordonnée.

Dans les trois jours de la remise ordonnée de

ce procès-verbal au greffe du tribunal, le tribunal fixe par un jugement le montant de la somme à consigner.

Les garanties vont plus loin qu'une simple consignation. L'administration doit consigner, outre la somme principale, une somme nécessaire pour assurer, pendant deux ans, le paiement des intérêts à 5 pour 100.

La prise de possession résulte d'une ordonnance rendue par le président du tribunal, sur le vu du procès-verbal de consignation, et sur une assignation nouvelle donnée à deux jours de délai au moins.

Le jugement du tribunal qui fixe la quotité de la consignation, et l'ordonnance du président qui autorise la prise de possession, sont exécutoires sur minute et ne sont susceptibles ni d'opposition ni d'appel.

Le président taxe les dépens, qui sont supportés par l'administration.

La consignation ayant eu lieu, la prise de possession étant accomplie, il ne reste plus qu'à procéder à la fixation définitive de l'indemnité devant le jury. Cette fixation aura lieu à la poursuite de la partie la plus diligente, en exécution du titre IV de la loi du 3 mai 1841.

Dans le cas où la fixation définitive, réglée par le jury, serait supérieure à la consignation or-

donnée par le jugement du tribunal, le supplément sera consigné par l'administration dans la quinzaine de la notification de la décision du jury; faute par l'administration d'avoir accompli cette formalité dans le délai voulu, le propriétaire peut s'opposer à la continuation des travaux.



TITRE QUATRIÈME.

DES TARIFS, DE L'IMPOT DU DIXIÈME, DE LA RÉCEPTION DES TRAVAUX, DES MODIFICATIONS POSSIBLES AUX CLAUSES ET CONDITIONS DU CAHIER DE CHARGES.

CHAPITRE I.

Des Tarifs.

Le tarif est simplement le prix des places arrêté entre le soumissionnaire et l'administration. Les Chambres ont le droit d'abaisser ou d'élever le chiffre du tarif écrit dans le cahier de charges ; le tarif définitif est annexé à chaque loi qui autorise la concession d'un chemin de fer.

Le tarif ou prix des places sur les chemins de fer représente deux choses distinctes : 1° le *péage*, 2° le *transport*.

Le *péage* est le droit levé pour le passage des

voyageurs ou de la marchandise sur le chemin de fer.

Le *transport* est le droit levé pour la traction du voyageur ou de la marchandise sur le chemin de fer.

Le chiffre du péage représente l'intérêt du capital de construction, l'amortissement de ce capital et l'entretien continuel du chemin. Le droit de péage n'est pas établi sur les routes ordinaires, parce qu'elles sont construites et entretenues aux frais de l'État.

Le chiffre du transport représente les frais quotidiens de traction : les frais d'entretien des locomotives, voitures, wagons; les frais de l'administration quotidienne, et enfin les bénéfices légitimes de la compagnie concessionnaire.

Ces deux chiffres réunis donnent le tarif du chemin de fer.

Le tarif du chemin de fer n'est pas un chiffre réglé entre les compagnies et le public suivant les circonstances, un chiffre que la compagnie puisse élever et abaisser à son gré.

Voici comment il est procédé à la fixation des tarifs : chaque cahier de charges présenté par l'administration au soumissionnaire renferme, à la suite de l'article 35 [1], un tableau divisé en

[1] Voir aux *Documents* le modèle du Cahier de charges.

quatre colonnes : la première contient l'énumération de tout ce qui peut passer et de tout ce qui peut être transporté sur un chemin de fer; la seconde, le chiffre des prix de péage, correspondant à chaque division de cette énumération ; la troisième, le chiffre des prix de transport, correspondant aussi à chaque division de la première colonne; enfin, la quatrième contient le chiffre du tarif, c'est-à-dire l'addition du péage et du transport. Le chiffre du tarif, déterminé au cahier de charges, est posé à la quatrième colonne, non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places [1].

Après la fixation du tarif entre l'administration et le soumissionnaire, les Chambres doivent homologuer ou modifier.

En Amérique, il n'en est pas ainsi, et la libre fixation de son tarif appartient à la compagnie qui exploite le chemin de fer.

En France, on n'a pas voulu laisser aux compagnies la liberté de l'établissement de leurs tarifs. On a craint que les compagnies exploitantes ne vinssent à s'écarter de la moderation vis-à-vis du public, et qu'elles ne compromissent par-là l'avenir des capitaux engagés dans l'entreprise.

Car il faut bien se pénétrer d'une idée juste et

[1] Voir au chapitre suivant l'impôt du dixième.

vraie ; l'intérêt des compagnies n'est pas dans l'élévation des tarifs, et une élévation trop forte, loin d'être à l'avantage des concessionnaires, entraînera presque toujours leur ruine. En effet, l'usage des chemins de fer est purement facultatif; le public, éloigné par l'exagération des prix, peut employer les routes royales et les canaux. Les diligences, le roulage accéléré, le roulage ordinaire et les bateaux constituent une concurrence active et véritable, qui augmenterait et s'enrichirait en raison de l'élévation exagérée des tarifs du chemin de fer.

L'intérêt de la compagnie est surtout dans le nombre des voyageurs et la quantité des marchandises ; or, c'est en mettant les nouvelles voies de communication à la portée de tout le monde, c'est en conservant un chiffre modéré, qui attire au lieu d'éloigner la plus grande partie de la population, que les compagnies concessionnaires pourront arriver à couvrir leurs dépenses et à obtenir un bénéfice légitime.

Ces idées sont confirmées par l'expérience. Ainsi il est arrivé en 1839 que le chemin de fer de Paris à Saint-Germain a réduit à 75 centimes le prix des dernières places, fixé primitivement à 1 franc pour le parcours entier. Or, le chemin de Saint-Germain, avec le tarif de 1 franc, avait, en janvier, février et mars 1838, transporté

160,542 voyageurs qui avaient produit 172,515 f. de recette; pendant les mois de janvier, février et mars 1839, où le tarif était de 75 centimes, il a transporté 236,889 voyageurs et fait une recette de 189,545 fr.

Ces chiffres sont préférables à des raisonnements, et l'administration supérieure, pour l'avenir des grands travaux d'utilité publique, comme dans l'intérêt des concessionnaires, doit veiller à ce que les tarifs soient toujours modérés.

CHAPITRE II.

De l'impôt du dixième[1].

L'impôt du dixième sur le prix des places des voitures publiques partant à jour ou heure fixe, fut établi en l'an VI.

Cet impôt, étant d'une application générale à toutes les voies de communication, devait atteindre les chemins de fer; cependant la loi du 2 juillet 1838 [1] a établi une exception rationnelle en faveur des chemins de fer, en diminuant l'impôt du dixième.

[1] Loi du 2 juillet 1838; art. 1, 2, 3. Voir le texte aux *Documents*.

Les routes ordinaires et les chemins de fer ne sont pas dans les mêmes conditions.

Sur les routes ordinaires, en effet, la rétribution des voyageurs est proportionnée aux frais de transport, et cette rétribution représente uniquement les frais de transport. Ces routes étant établies et entretenues par l'État, les entreprises de messageries n'ont rien à réclamer à titre de *péage*.

Lorsqu'il s'agit de routes ordinaires, l'impôt établi porte donc sur la totalité de la rétribution payée par le voyageur.

Il n'en est pas de même pour les chemins de fer, où le prix des places représente non seulement les dépenses de traction, c'est à-dire, le *transport*, mais encore l'intérêt du capital employé à la construction et les frais d'entretien, c'est-à-dire, le *péage*.

Or, si l'impôt frappait la totalité du prix des places sur le chemin de fer, comme il frappe la rétribution entière du voyageur sur les routes ordinaires, ce serait une injustice.

Le motif de cette injustice est que la construction et l'entretien de la route n'est pas à la charge des entrepreneurs de voitures publiques, tandis que cette construction et cet entretien sont à la charge des compagnies concessionnaires de chemins de fer.

Le prix des places sur les routes ordinaires est

composé d'un élément simple, le transport; sur les chemins de fer, de deux éléments, le transport et le péage. Or, pour qu'il y eût égalité, il fallait que l'impôt n'atteignît pour le chemin de fer que ce qu'il atteint sur les routes ordinaires, c'est à-dire, l'industrie du transport.

La loi a établi cette égalité; elle a posé pour les chemins de fer la distinction rationnelle du trans port et du péage.

L'impôt n'est perçu pour les chemins de fer que sur la partie du tarif correspondante au prix du transport, c'est-à-dire, sur le chiffre posé à la 3me colonne du tableau du tarif [1]; on se rappelle que ce chiffre représente le prix du transport.

D'après l'avis unanime des entrepreneurs de chemins de fer, la partie du prix des places qui correspond au péage entre, dans la rétribution payée par le voyageur, pour les deux tiers, et la partie qui correspond au transport pour un tiers seulement; c'est donc exclusivement sur un tiers du prix des places que devra porter l'impôt, s'il arrivait, pour un chemin de fer, que le cahier des charges ne fixât pas le tarif, ou que ce tarif ne fût pas divisé en deux parties correspondant, l'une au transport, l'autre au péage. Ainsi le veut la loi, et la règle pour le cas exceptionnel est conforme à la règle pour les cas généraux.

[1] Voir le Cahier de charges, art. 35.

CHAPITRE III.

De la Réception des travaux.

Le Cahier de charges a posé les diverses règles à observer, soit au moment où le chemin est livré à la circulation, soit après [1].

Ainsi :

Tout ou partie du chemin de fer ne peut être livré à la circulation, si les travaux achevés n'ont été reçus par un ou plusieurs commissaires désignés par l'administration supérieure.

Le procès-verbal de réception des travaux sera homologué par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra livrer à la circulation les parties reçues du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transports portés au tarif.

Les réceptions partielles ne sont que provisoires ; elles deviennent définitives, lorsqu'il a été procédé à la réception générale et définitive du chemin de fer.

[1] Voir le texte du Cahier de charges, art. 26, 28, 29, 32, 33, 35, etc., etc.

Le chemin de fer est entretenu et réparé aux frais de la compagnie ; l'État conserve un droit de contrôle et d'examen sur toute l'étendue de la ligne.

La compagnie paie les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, la contribution foncière, et l'impôt du dixième sur le prix du transport.

Pour le surplus, la compagnie se conformera strictement à toutes les obligations qui lui sont imposées, et exercera tous les droits qui lui sont réservés par le cahier de charges.

CHAPITRE IV.

De la révision des Tarifs définitifs, et des Modifications ultérieures du Cahier de charges.

Le tarif annexé à la loi qui autorise la concession est exécutoire et invariable de droit, car il fait partie de la loi. C'est un principe qu'une loi ne puisse être abrogée ou modifiée que par une autre loi.

Cependant cette invariabilité des tarifs peut présenter des inconvénients nombreux; ainsi, avant d'avoir arrêté les dépenses auxquelles entraîneront les travaux (et presque toujours elles dépassent les dépenses prévues), avant que les travaux ne soient achevés, avant de connaître par une exploitation positive la *dépense* et le *revenu du chemin de fer*, il est difficile de fixer un tarif stable et approprié aux vicissitudes de faits, à toutes les exigences de la pratique. Le problème à résoudre, pour la fixation du tarif, est une règle de trois dont le péage est l'inconnu; comment déterminer cet inconnu si les éléments du calcul manquent encore?...

Il peut donc arriver que l'expérience ruine le calcul, que l'exploitation démontre la nécessité absolue d'élever ou d'abaisser le tarif annexé au cahier de charges.

La loi seule peut défaire ce qui a été fait par la loi; mais comme la modification des tarifs définitifs est une nécessité très fréquente dans la pratique, on ne pouvait pas exiger des Chambres qu'elles rendissent une loi pour chaque modification à introduire dans un tarif définitif.

La loi du 9 août 1839, dans une disposition générale et synthétique, a donné à l'administration supérieure, c'est-à-dire, au ministre des travaux publics, l'autorisation de *statuer provisoirement* sur

les modifications que les compagnies pourraient demander aux tarifs réglés par les cahiers de charges[1].

Le ministre des travaux publics est le juge naturel des difficultés qui surviennent dans l'exploitation d'un chemin de fer; c'est lui qui fait exercer un contrôle et une surveillance continuelle, c'est lui qui a tous les éléments d'une appréciation complète.

Le ministre des travaux publics ne peut statuer que *provisoirement* sur les modifications que les compagnies demanderaient aux tarifs réglés par le cahier de charges. On ne pouvait pas, en effet, attribuer à l'administration le pouvoir de modifier définitivement une loi existante; c'eût été lui donner le pouvoir de l'abroger.

Toutes les modifications introduites dans les tarifs d'une compagnie, après l'autorisation du ministre, ne sont que des changements provisoires qui ne font pas cesser l'existence et la légalité du tarif primitif, annexé à la loi de concession; ce premier tarif existe de droit sinon de fait, et il ne peut être modifié ou remplacé *définitivement* que par une loi.

On pourra donc toujours revenir sur les mo-

[1] Voir aux *Documents* le texte de la loi du 9 août 1839.

difications à un tarif primitif, autorisées par le ministre [1].

La science du chemin de fer est, en France, à l'état d'hésitation, de tâtonnement et d'expérience; alors que nous marchons encore à travers les mobilités d'un essai, la stabilité absolue de toutes les clauses et conditions du cahier de charges eût été un inconvénient tout aussi funeste à l'avenir des compagnies concessionnaires, que la stabilité absolue des tarifs définitifs.

La loi du 9 août 1839 est une de ces lois nécessaires qui suivent toujours les innovations pratiques; le chemin de fer étant d'existence récente en France, la loi du 9 août 1839 permet les modifications d'expérience, et par-là rend l'expérience possible, jusqu'à ce qu'on soit parvenu à des données positives.

En conséquence, le § 1er, article 1er de la loi du 9 août 1839, autorise les compagnies concessionnaires à proposer des modifications au tracé général des chemins de fer, et à leur largeur; au maximum des pentes; au minimum du rayon des courbes; au nombre des gares d'évitement; à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation; au

[1] Voir aux *Documents* et au mot *Tarif* le modèle d'une autorisation ministérielle portant révision d'un tarif.

mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage; enfin à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité compétente.

L'autorité compétente est encore ici l'administration supérieure, représentée par le ministre des travaux publics.

Suivant l'art. 5 du cahier de charges, la *largeur du chemin de fer*, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres au moins.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres dans les parties en levée, et à un mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Conformément aux dispositions de la loi du 9 août 1859, ces différentes largeurs, ainsi que le tracé général, pourront être modifiées sur la proposition des compagnies, et avec l'autorisation formelle de l'administration supérieure.

Le *maximum des pentes* est une disposition variable que l'on discute et qui est fixée par l'article du cahier de charges. Pour le chemin de fer de Paris à Orléans, le maximum des pentes et rampes du chemin de fer a été fixé à cinq millimètres au plus par mètre, pour la ligne de Paris à Orléans, et à deux millimètres pour l'embranchement de Corbeil.

La règle générale est un maximum de pentes de 3 ou de 3 1/2 millièmes.

On comprend aisément la nécessité de fixer à l'avance un maximum de pente; c'est là une mesure de précaution et de sûreté.

Une pente trop rapide à descendre amènerait une augmentation de vitesse qui pourrait déterminer des catastrophes.

Une pente trop rapide à monter est un inconvénient non moins grave. Le poids de la locomotive doit être tel qu'il puisse produire sur les rails un frottement égal à la force nécessaire pour mettre le train en mouvement; car, si le frottement était moindre, les roues tourneraient sans avancer. Pour que le convoi puisse monter une

pente, il faut que la force soit augmentée de toute la composante du poids du convoi parallèle à la direction de la pente. Une pente trop forte exigerait donc une trop grande augmentation de force; et pour que la même force puisse servir à monter et à descendre sans danger la pente, il faut que cette pente ne dépasse pas une certaine limite.

Cependant, la nécessité de se conformer à un *maximum de pente* entraîne des frais considérables; elle oblige la compagnie à percer des montagnes et à combler des vallées ou à construire d'immenses aqueducs. Or, dans certains cas particuliers, il ne sera pas nécessaire de se conformer absolument au maximum établi, et la moindre modification au maximum de la pente pourra éviter des dépenses énormes.

Conformément à la loi du 9 août 1839, le maximum des pentes pourra être modifié, sur la proposition des compagnies, après examen attentif, et avec l'autorisation préalable et formelle de l'administration supérieure.

Le *minimum du rayon des courbes* est une disposition également variable, discutée et fixée à l'avance dans l'art. 6 du Cahier de charges. Pour le chemin de fer de Paris à Orléans, par exemple, les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon mini-

mum est fixé à 800 mètres; et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. La règle générale est que les rayons de courbure seront au moins de 1,000 mètres.

Dans le tracé général d'un chemin de fer, les courbes éviteraient aussi des frais considérables, car elles serviraient à contourner les montagnes et les vallées; or, avec des courbes peu sensibles, et qui s'écartent à peine de l'alignement, il faut encore percer les montagnes et combler les vallées; mieux vaut pourtant imposer des frais considérables à la compagnie que de créer des dangers continuels pour les voyageurs. Le minimum du rayon des courbes est une importante mesure de précaution et de sûreté.

Lorsque deux roues égales et fixées à un essieu roulent sur un plan, elles décrivent deux droites parallèles; pour que ces deux droites deviennent des arcs de cercle, il faut, ou que l'une des roues soit plus grande que l'autre ou qu'elle tourne plus vite. Ces deux conditions n'existant pas dans le roulage des wagons, il faut nécessairement, en cas de courbure trop vive, que les deux roues, ou bien une seule, outre l'application sur les rails, glissent ou frottent de temps en temps comme si elles étaient enrayées. Ce frottement, s'il avait lieu, serait très préjudiciable aux

rails, qu'il userait considérablement ; il ne le serait pas moins au moteur, qui devrait fournir un excédant de force pour le vaincre. En second lieu, si la courbe est trop vive, la force centrifuge qui naît de tout mouvement curviligne pousse les roues contre le rail du grand rayon, et tend à précipiter le convoi hors des rails.

Il était donc indispensable de fixer un minimum du rayon des courbes ; cependant si cette fixation a été trop rigoureusement déterminée, on peut y revenir.

Conformément à la loi du 9 août 1839, le rayon minimum des courbes pourra être modifié, sur la proposition des compagnies et avec l'autorisation formelle de l'administration supérieure.

Le nombre des *gares d'évitement* est une disposition qui varie suivant la longueur du tracé et les besoins du service.

Les gares d'évitement sont indispensables sur les chemins de fer à une seule voie.

On entend, par gare d'évitement, un passage laissé dans une partie de la route pour qu'un convoi puisse en éviter un autre. Ces passages doivent être très fréquents quand il n'y a qu'une seule voie ; ils doivent être situés à des distances calculées d'après les heures de départ des convois de chaque station, la distance de ces stations et la vitesse du transport.

Conformément à loi du 9 août 1839, le nombre et la situation des gares d'évitement peuvent être changés sur la proposition des compagnies, et avec l'autorisation préalable de l'administration supérieure.

Pour le passage d'un chemin de fer, la hauteur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation est fixée à 5 mètres (art. 9 du Cahier de charges); leur largeur à 5 mètres (art. 10 du Cahier de charges).

Les ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ne pourront être construits qu'en vertu d'un projet approuvé par l'administration supérieure (art. 11 du Cahier de charges); ils seront en maçonnerie ou en fer (article 12 du Cahier de charges).

En cas de déplacement des routes royales et départementales, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder 3 centimètres par mètre, pour les routes royales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux (art. 13 du Cahier de charges).

Ces dispositions diverses pourront être modifiées conformément à la loi du 9 août 1839, c'est-à-dire qu'en général *l'initiative* de la modification à introduire dans les clauses et condi-

tions du cahier de charges appartient aux compagnies concessionnaires; *l'autorisation*, à l'administration supérieure.

TITRE CINQUIÈME.

DE L'EXPLOITATION.

L'exploitation commence lorsque le procès-verbal de réception des travaux, dressé par les commissaires délégués, a reçu l'homologation de l'administration supérieure.

CHAPITRE I.

Du mode d'Exploitation. — Des Locomotives. — Du Prêt fait par l'État aux compagnies. — De la Garantie d'un minimum d'intérêt.

Sauf des exceptions fort rares, celle du chemin de fer de Saint-Étienne, par exemple, sur certaines parties duquel on emploie des chevaux, la traction des convois a lieu généralement par le moyen de machines à vapeur.

Une ordonnance royale a déterminé les épreuves que devront subir les machines à vapeur ou *locomotives* avant d'être employées à remorquer un convoi sur un chemin de fer [1].

L'épreuve générale à laquelle sont soumis les appareils à vapeur à haute pression, est une pression triple de la pression effective que la chaudière est appelée à supporter.

Il a pourtant été reconnu par les hommes de la science qu'une épreuve aussi rigoureuse était inutile pour les machines locomotives des chemins de fer : et l'ordonnance du 22 juillet 1839 dispose qu'elles seront reçues après avoir été éprouvées à une pression double de la pression effective que la chaudière est appelée à supporter.

Cette épreuve de réception est officielle ; le gouvernement l'exige, afin de prévenir les accidents et les explosions.

Les machines locomotives employées au transport sur les chemins de fer devront consumer leur fumée, dit l'art. 54 du cahier de charges.

Conformément à cet article, dans les locomotives actuelles, pendant la durée de la combustion, la fumée est brûlée, et ce qui s'échappe par la cheminée n'est que la vapeur d'eau ; ce n'est

[1] Voir aux *Documents* et au mot *Exploitation* le texte de cette ordonnance.

qu'au moment des charges, et lorsqu'on arrête, que l'on voit sortir de la cheminée une plus ou moins grande quantité de fumée.

Cette fumée, d'une couleur noire, contient des gaz délétères et des huiles grasses; elle exhale une odeur fétide qui serait fort incommode pour les voyageurs et pour les communes où passent les convois ; elle a, en outre, une action très nuisible sur les arbres et les végétaux en général.

Le gouvernement a dû, dès lors, imposer aux propriétaires des chemins de fer l'obligation de ne point produire de fumée. Les cahiers de charges imposés par le gouvernement anglais aux propriétaires de toutes les usines les obligent aussi à brûler leur fumée; il paraît cependant que cette injonction est toujours éludée.

En France, les inconvénients de la fumée produite par une locomotive en mouvement ayant été compris, la règle est respectée.

Jusqu'ici, l'industrie n'a pu parvenir à construire des fourneaux *parfaitement fumivores*. On sent tous les avantages que procurerait cette découverte : d'abord l'absence de la fumée, qui est nuisible et délétère; ensuite l'économie de combustible, si toute la fumée pouvait être utilisée.

Le *cocke* ne donne pas de fumée, ou du moins en donne très peu; c'est ce combustible qu'on emploie dans les machines locomotives.

Les machines locomotives éprouvées et employées sur un chemin de fer, sont visitées le plus souvent possible par un ingénieur des mines; il a mission de prévenir un danger que pourrait entraîner l'incurie d'une compagnie.

Suivant les distances à parcourir, il intervient des règlements d'administration publique qui déterminent le nombre de trajets que pourra faire une machine sans être visitée.

Ainsi, par exemple, un arrêté du ministre des travaux publics, du 25 août 1837, dispose, art. 7 : *« Que nulle machine ou voiture ne pourra parcourir plus de cinq fois le trajet entre Paris et Saint-Germain, sans être visitée, et ce, indépendamment de toutes autres mesures de surveillance prescrites par les ordonnances royales qui régissent les machines à vapeur. »*

Le ministre des travaux publics peut être autorisé, en vertu d'une loi, à prêter au nom de l'État telle ou telle somme à telle compagnie. Plusieurs exemples de ces prêts faits par l'État aux compagnies se trouvent dans une loi du 15 juillet 1840.

Il est arrivé aussi que l'État, mû par certaines considérations particulières, est venu au secours des compagnies dans l'exploitation d'un chemin de fer, avec un autre moyen que le prêt. Ainsi, la même loi du 15 juillet 1840 autorise le ministre

des travaux publics à *garantir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orleans, un minimum d'intérêt de quatre pour cent, pendant quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours, à dater du jour où le chemin de fer sera terminé et livré à la circulation dans toute son étendue, à la charge, par la compagnie, d'employer annuellement un pour cent à l'amortissement de son capital.*

On a souvent proposé d'encourager l'industrie, de favoriser les grandes entreprises, par une subvention en capitaux, ou par la garantie d'un minimum d'intérêt pour le capital engagé, payé par l'État à la compagnie.

Cette mesure de la garantie d'un minimum d'intérêt donné par l'État, peut être favorable à l'utilité publique, et encourageante pour l'industrie; mais, à coup sûr, elle est une dérogation formelle au système de la *concession* tel qu'il est organisé en France.

La concession oblige, en effet, une compagnie à exécuter à ses frais, risques et périls; rien dans l'exécution ni dans l'exploitation du chemin de fer n'est à la charge de l'État, rien n'est à son profit; tout a été livré aux compagnies concessionnaires, et c'est déroger au système de la concession que de grever le trésor public par la garantie d'un *minimum d'intérêt* à la charge de l'État.

D'ailleurs, cette mesure d'un *minimum d'intérêt garanti*, n'étant pas une mesure générale et n'ayant pas été appliquée à tous les chemins de fer, apparaît jusqu'ici comme une injustice ou comme une imprudence.

Si, par exemple, le chemin de fer favorisé d'un minimum d'intérêt est placé dans des conditions logiques d'exécution et d'exploitation, s'il peut établir une compensation suffisante des avances à faire et des frais d'exploitation, s'il peut, en un mot, vivre avec ses propres ressources, la faveur spéciale d'un minimum d'intérêt garanti à ce chemin de fer est une véritable injustice, car, il n'y avait pas plus de raison pour favoriser celui-là que tous les autres; on encourage une entreprise, sans doute, mais on blesse et l'on décourage vingt compagnies qui avaient les mêmes droits et qui n'ont pu atteindre la même faveur.

Dans cette hypothèse, la garantie d'un minimum d'intérêt est une injustice.

Si, au contraire, le chemin favorisé d'un minimum d'intérêt ne peut pas recueillir, par l'exploitation, une somme capable de compenser les dépenses, c'est évidemment que ce chemin de fer n'a pas une utilité correspondante aux sacrifices qu'entraîne son établissement; c'est qu'il s'agit d'une entreprise téméraire, mal conçue, mal calculée, mal dirigée, et alors la concession fut une

imprudence; la garantie d'un minimum d'intérêt est une imprudence nouvelle, car elle tend à soutenir une spéculation mauvaise et dangereuse.

La garantie d'un minimum d'intérêt, mesure exceptionnelle et spéciale, a plus d'inconvénients que d'avantages; elle ne serait vraiment utile et logique qu'en étant générale.

CHAPITRE II.

De la Police des chemins de fer.

La loi du 15 juillet 1840 [1] dispose, art. 27, que des *règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions néces-*

[1] Voir le texte aux *Documents* et au mot *Exploitation.* J'ai cru utile de donner le texte entier de cette loi; le lecteur trouvera, outre les dispositions générales, la forme des principales stipulations qui peuvent intervenir entre l'Etat et les compagnies concessionnaires, telles que le prêt et la garantie d'un minimum d'intérêt. Il trouvera à la suite le Cahier de charges du chemin de fer de Paris à Orléans, dans lequel tous les blancs sont remplis, toutes les clauses et conditions déterminées.

saires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Dans la pratique actuelle, chaque chemin de fera ses règlements particuliers, contenant, comme le cahier de charges, des dispositions générales et des dispositions particulières.

Pour les chemins de fer situés dans le département de la Seine, la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin sont réglés par des *arrêtés* du ministre des travaux publics, et par des *ordonnances* du préfet de police, chacun de ces fonctionnaires agissant dans la limite de ses attributions [1].

En province, le préfet de police est remplacé par le préfet du département, qui règlemente aussi d'après l'arrêté du ministre des travaux publics et dans la limite de ses attributions.

[1] Voir aux *Documents*, et au mot *Exploitation*, le texte de ces arrêtés et de ces ordonnances; j'ai donné comme modèles l'arrêté du ministre des travaux publics pour le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et l'ordonnance du préfet de police concernant le service du chemin de fer de Paris à Versailles rive droite).

CHAPITRE III.

Des Commissaires spéciaux de Police et des Agents spéciaux de surveillance.

Deux commissaires spéciaux de police, nommés par le ministre de l'intérieur sur la présentation du ministre des travaux publics, et payés par la compagnie, sont attachés à chaque chemin de fer; leurs bureaux sont placés dans les bâtiments des deux embarcadères. Les commissaires spéciaux de police sont les représentants officiels de l'administration publique auprès de l'administration de la compagnie.

Les deux commissaires spéciaux de police exercent sur toute l'étendue du chemin de fer ou de ses dépendances; ils sont chargés de veiller à l'exécution rigoureuse de l'arrêté et de l'ordonnance règlementaires; ils ont sous leurs ordres deux agents spéciaux de surveillance qui sont assermentés.

La mission des commissaires spéciaux est le maintien de l'ordre. En conséquence, ils interviennent dans toutes les difficultés qui s'élève-

raient soit entre les voyageurs, soit entre les voyageurs et les agents de la compagnie ; ils reçoivent les réclamations, et y font droit, en se conformant toutefois aux dispositions de l'arrêté et de l'ordonnance règlementaires; ils dressent procès-verbal de toutes les contraventions commises et de tous les accidents survenus; ils correspondent directement à l'occasion, et pour l'envoi de leurs procès-verbaux, avec les préfets dont le chemin de fer traverse les départements ; pour les chemins de fer qui ont un embarcadère à Paris, ils correspondent en outre et de la même manière avec le préfet de police.

Les commissaires spéciaux de police sont préposés non seulement au maintien de l'ordre, à la constatation des contraventions et des accidents, mais encore à toutes les mesures de précaution et de sûreté : ainsi, ils doivent dresser procès-verbal de toute détérioration survenue, quand bien même elle n'empêcherait pas immédiatement la circulation ; une copie des procès-verbaux dressés à l'occasion des éboulements, déplacements de rails, etc., etc., est adressée par les commissaires spéciaux à l'ingénieur chargé de la surveillance du chemin, qui provoque telle mesure que de droit, ainsi qu'au directeur de la compagnie.

Or donc, en cas de détérioration, le commissaire spécial de police, représentant de l'ordre, constate

le fait; l'ingénieur, représentant de la science, statue sur les mesures à prendre; chacun reste dans la limite de ses attributions.

Les commissaires spéciaux et les agents de surveillance composent la police officielle, celle qui agit au nom de l'État, et en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'administration supérieure.

CHAPITRE IV.

Des Agents des compagnies.

A côté de la police officielle nommée et instituée par l'État, la compagnie a son administration particulière, organisée conformément aux arrêtés et ordonnances. Les agents et les employés, qui constituent l'administration privée, sont choisis et nommés par la compagnie.

1° Le *directeur* est l'agent supérieur de la compagnie : il a la haute main sur le matériel et la comptabilité du chemin de fer ; c'est lui qui organise et dirige le personnel de l'administration pri-

vée ; les autres agents et employés sont placés sous ses ordres immédiats ; il est en rapport continuel avec tous les représentants de l'État et de l'administration supérieure, avec les commissaires spéciaux de police, les ingénieurs chargés de la réception et de la visite des machines, les ingénieurs chargés de l'inspection du chemin de fer.

Le *directeur* représente la compagnie exploitante auprès des voyageurs, à l'égard de l'État, de l'administration supérieure et devant les tribunaux ; ainsi les poursuites judiciaires, en raison d'accidents arrivés par le fait des agents de la compagnie, et dont elle est civilement responsable, sont dirigées contre la personne du directeur.

Le *directeur* correspond avec les préfets des départements par lesquels passe le chemin de fer ; il doit les informer immédiatement de tous les accidents survenus ; à Paris, le directeur informe en outre le préfet de police.

En un mot, le directeur est la personnification de la compagnie exploitante, qu'il représente devant tout le monde, et dans toutes les circonstances possibles.

2° Les *conducteurs* ou *gardes des trains* sont spécialement préposés au départ, à la marche et à l'arrivée des convois.

Avant le départ les conducteurs visitent les voi-

tures de voyageurs et s'assurent qu'elles sont en bon état.

Les convois ne peuvent se mettre en marche au départ qu'après trois avertissements donnés, les deux premiers à la cloche, et le troisième à la trompette.

La marche de chaque train ou convoi est confiée à un *conducteur en chef* revêtu d'un uniforme et muni d'une trompette. Il ne doit donner le signal du départ qu'après s'être assuré par lui-même que tous les voyageurs sont placés et toutes les portières fermées.

Le *conducteur en chef* a sous ses ordres des *conducteurs de seconde classe* dont le nombre varie suivant la quantité de voitures et wagons qui composent un convoi; chaque *conducteur de seconde classe* ne peut avoir plus de six voitures à surveiller.

A l'approche des chemins publics traversés de niveau, des ateliers et de toutes les parties du chemin où il peut y avoir du monde, le *conducteur en chef*, placé sur une des premières voitures, doit donner un signal en sonnant de la trompette.

Un conducteur de seconde classe, également muni d'une trompette, doit être placé sur la dernière voiture ou wagon de chaque convoi; il doit sonner en cas d'accident ou de ralentissement, afin d'avertir le convoi suivant.

Les *conducteurs* ne laisseront descendre aux stations que les voyageurs qui auront arrêté leurs places pour la station.

Pendant les trajets de nuit, ils doivent allumer, à l'arrière de la dernière voiture, deux fanaux garnis de verres de couleur, visibles de loin pour le convoi suivant, et destinés à l'avertir de la présence d'un convoi sur le chemin de fer; ils doivent éclairer, en outre, l'intérieur des voitures fermées dans lesquelles les voyageurs sont placés.

En un mot, les *conducteurs* doivent, soit au départ, soit pendant le trajet, soit à l'arrivée, exercer une surveillance continuelle, empêcher les voyageurs de commettre des imprudences et prévenir, autant que possible, tous les dangers qu'ils pourraient courir.

5° Chaque convoi est accompagné d'un *mécanicien* et d'un *chauffeur* capable au moins d'arrêter la machine.

Avant le départ, le *mécanicien* doit s'assurer si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

Pendant toute la durée du trajet, le *mécanicien* ne peut, dans aucun cas, quitter la locomotive; il se tient debout sur la machine, surveille attentivement la tension de la vapeur, le niveau d'eau de la chaudière, et arrête la locomotive sitôt qu'il aperçoit les signaux qui le lui commandent.

Le *mécanicien*, à l'approche des ateliers de réparation, des chemins traversant de niveau, des stations, ralentit la marche de la locomotive, et fait jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du convoi.

Nul autre que le *mécanicien* et le *chauffeur* ne pourra monter sur la locomotive ou sur son allége, à moins d'une permission spéciale et écrite du *directeur*.

Le *mécanicien* et le *chauffeur* sont donc préposés spécialement au maniement, à la surveillance et à la direction de la locomotive, soit au départ, soit pendant le trajet, soit à l'arrivée.

4° Les *cantonniers* et *gardes-barrières* sont répandus sur tout le parcours, pour exercer une surveillance spéciale, une police particulière, et pour donner des signaux.

Les *cantonniers* et les *gardes-barrières* doivent veiller à ce qu'aucune personne étrangère au service du chemin de fer ne s'introduise sur la voie; les officiers de police, les gendarmes et autres agents de la force publique dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes, sont seuls exceptés de cette défense générale.

Les *cantonniers* et les *gardes-barrières* doivent empêcher que l'on ne jette ou que l'on ne dépose des matériaux, même momentanément, sur le

chemin de fer; que l'on n'y introduise, que l'on n'y fasse stationner ou circuler des voitures, wagons ou machines étrangères au service.

Les *cantonniers* sont munis d'un drapeau avec lequel ils exécutent des signaux; chaque convoi est averti par un signal qu'il peut passer, ou bien qu'il doit s'arrêter en cas d'éboulement, de dégradation et d'accident quelconque.

Les *cantonniers* sont placés le long des voies à des distances assez rapprochées pour pouvoir se voir et se transmettre des signaux, qui sont ainsi rapidement répétés sur toute la ligne; de cette manière on établit une correspondance d'un embarcadère à l'autre; après le passage des convois, ils doivent parcourir chacun leur section, et s'assurer que le convoi suivant peut recevoir sans danger le signal de circulation.

Pendant la nuit, les *cantonniers* exécutent les signaux, au moyen d'une lanterne agitée sur la voie.

Les *gardes-barrières*, ainsi que les *cantonniers*, doivent faire sortir immédiatement toute personne étrangère qui se serait introduite sur le chemin de fer: en cas de résistance, ils appellent l'assistance des agents de l'administration publique.

Les *gardes-barrières* sont spécialement placés aux points où le chemin de fer est traversé de

niveau par une route ou un chemin; ils ne doivent ouvrir les barrières, et livrer passage soit aux personnes soit aux voitures qui voudraient traverser la voie de fer, qu'après le passage des convois; à l'approche d'un convoi les barrières seront fermées. Les barrières ouvertes seront refermées sur-le-champ.

La compagnie établit enfin des *employés comptables*, placés aux portes de l'embarcadère, et chargés de percevoir les droits de péage et de transport réglés par le tarif.

CHAPITRE V.

Des Procès-verbaux dressés par les agents des compagnies.

Les agents des compagnies peuvent être *assermentés*, conformément à l'art. 54 du cahier de charges; et, dans ce cas, ils sont assimilés aux gardes-champêtres.

La question s'est élevée de savoir si les procès-verbaux dressés par tous les agents des compagnies doivent être rédigés sur papier timbré, et

enregistrés avec paiement des droits au comptant. A cet égard, et d'après une circulaire du directeur général des finances, du 16 mai 1839 [1], il faut établir une distinction :

Une compagnie concessionnaire a deux espèces d'agents : 1° *les agents institués dans l'intérêt exclusif de la compagnie, tels, par exemple, que ceux chargés de percevoir la rétribution payée par les voyageurs ;* 2° *les agents chargés de la police et de la conservation du chemin de fer, tels, par exemple, que les cantonniers, gardes-barrières, etc., etc.*

Or, *les agents institués dans l'intérêt exclusif d'une compagnie concessionnaire* sont assimilés *aux gardes particuliers ;* en conséquence, leurs procès-verbaux doivent être rédigés sur papier timbré et enregistrés au comptant.

Quant aux agents de la seconde espèce, ceux préposés à la police et à la conservation du chemin de fer, le ministre a pris en considération cette idée, qu'un chemin de fer fait partie du domaine public, que les compagnies n'en ont en quelque sorte que l'usufruit, et l'État la propriété. Les agents chargés par les compagnies de la police du chemin de fer ont donc été assimilés

[1] Voir aux *Documents* et au mot *Exploitation* le texte de cette circulaire.

aux gardiens du domaine public; on les regarde avec raison comme des agents de la grande voirie commissionnés par l'État.

Leurs procès-verbaux pourront dès lors être visés pour timbre et enregistrés en débet, sauf le recouvrement des droits sur la compagnie, assimilée à une partie civile, dans le cas où elle interviendrait pour réclamer des dommages-intérêts dans la poursuite du ministère public.

CHAPITRE VI.

De la fin de l'Exploitation.

L'exploitation finit *nécessairement*, lorsque la concession n'est pas perpétuelle, par l'expiration du temps pour lequel la concession a été octroyée, suivant les clauses et conditions des art. 35 et 45 du cahier de charges.

L'exploitation finit *éventuellement*, par l'exercice de la faculté de rachat de la concession laissée au gouvernement, suivant la disposition générale de l'art. 44 du cahier de charges, et selon les conditions exprimées dans cet article.

TEXTES ET DOCUMENTS

TEXTES ET DOCUMENTS.

CONCESSION.

SOMMAIRE.

ORDONNANCE DU ROI

portant règlement sur les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics.

Au palais des Tuileries, le 18 février 1834.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,

Vu l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, ledit article ainsi conçu :

« Tous grands travaux publics, routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation de rivière, bassins et docks, entrepris par l'Etat ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi qui ne sera rendue qu'après une enquête administrative.

« Une ordonnance royale suffira pour autoriser l'exécution des routes, des canaux et chemins de fer d'embranchement de moins de vingt mille mètres de longueur, des ponts et de tous autres travaux de moindre importance.

« Cette ordonnance devra également être précédée d'une enquête.

« Ces enquêtes auront lieu dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique; »

Vu l'ordonnance réglementaire du 28 février 1831,

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

Formalités des enquêtes relatives aux travaux publics qui ne peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi.

Art. 1er. Les entreprises de travaux publics qui, aux termes du premier paragraphe de l'art. 3 de la loi du 7 juillet 1833, ne peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi, seront soumises à une enquête préalable dans les formes ci-après déterminées.

Art. 2. L'enquête pourra s'ouvrir sur un avant-projet où l'on fera connaître le tracé général de la ligne es travaux, les dispositions principales des ouvrages

les plus importants, et l'appréciation sommaire des dépenses.

S'il s'agit d'un canal, d'un chemin de fer ou d'une canalisation de rivière, l'avant-projet sera nécessairement accompagné d'un nivellement en longueur et d'un certain nombre de profils transversaux; et si le canal est à point de partage, on indiquera les eaux qui doivent l'alimenter.

Art. 3. A l'avant-projet sera joint, dans tous les cas, un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qu'on peut s'en promettre; on y annexera le tarif des droits, dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés, si ces travaux devaient devenir la matière d'une concession.

Art. 4. Il sera formé, au chef-lieu de chacun des départements que la ligne des travaux devra traverser, une commission de neuf membres au moins, et de treize au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels.

Les membres et le président de cette commission seront désignés par le préfet dès l'ouverture de l'enquête.

Art. 5. Des registres destinés à recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu l'entreprise projetée seront ouverts, pendant un mois au moins, et quatre mois au plus, au chef-lieu de chacun des départements et des arrondissements que la ligne des travaux devra traverser.

Les pièces qui, aux termes des articles 2 et 3, doivent servir de base à l'enquête, resteront déposées pendant le même temps et aux mêmes lieux.

La durée de l'ouverture des registres sera determinée

dans chaque cas particulier par l'administration supérieure.

Cette durée, ainsi que l'objet de l'enquête, seront annoncés par des affiches.

Art. 6. A l'expiration du délai qui sera fixé en vertu de l'article précédent, la commission mentionnée à l'article 4 se réunira sur-le-champ : elle examinera les déclarations consignées aux registres de l'enquête; elle entendra les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département; et, après avoir recueilli auprès de toutes les personnes qu'elle jugerait utile de consulter les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera son avis motivé, tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui auront été posées par l'administration.

Ces diverses opérations, dont elle dressera procès-verbal, devront être terminées dans un nouveau délai d'un mois.

Art. 7. Le procès-verbal de la commission d'enquête sera clos immédiatement; le président de la commission le transmettra sans délai, avec les registres et les autres pièces, au préfet, qui l'adressera avec son avis à l'administration supérieure, dans les quinze jours qui suivront la clôture du procès-verbal.

Art. 8. Les chambres de commerce, et au besoin les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux, seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'opération.

Les procès-verbaux de leurs délibérations devront être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 6.

TITRE II.

Formalités des enquêtes relatives aux travaux publics qui peuvent être autorisés par une ordonnance royale.

Art. 9. Les formalités prescrites par les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 seront également appliquées, sauf les modifications ci-après, aux travaux qui, aux termes du second paragraphe de l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, peuvent être autorisés par une ordonnance royale.

Art. 10. Si la ligne des travaux n'excède pas les limites de l'arrondissement dans lequel ils sont situés, le délai de l'ouverture des registres et du dépôt des pièces sera fixé au plus à un mois et demi, et au moins à vingt jours.

La commission d'enquête se réunira au chef-lieu de l'arrondissement, et le nombre de ses membres variera de cinq à sept.

TITRE III.

Disposition transitoire.

Art. 11. Les dispositions ci-dessus prescrites ne sont pas applicables aux entreprises de travaux publics pour lesquels une instruction et des enquêtes spéciales auraient été commencées avant la publication de la présente ordonnance, et conformément aux ordonnances et règlements antérieurs.

Art. 12. Notre ministre secrétaire d'État du com-

merce et des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois*.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,*

Signé, A. Thiers.

ORDONNANCE DU ROI

qui modifie celle du 18 février 1834, relative aux entreprises d'utilité publique.

Au palais des Tuileries, le 15 février 1835.

LOUIS-PHILIPPE, etc.,

Art. 1er. Lorsque la ligne des travaux relatifs à une entreprise d'utilité publique devra s'étendre sur le territoire de plus de deux départements, les pièces de l'avant-projet qui serviront de base à l'enquête ne seront déposées qu'au *chef-lieu de chacun des départements.*

Des registres continueront d'être ouverts, conformément au premier paragraphe de l'article 5 de notre ordonnance du 18 février 1834, tant aux chefs-lieux de département qu'aux chefs-lieux d'arrondissement, pour recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu l'entreprise projetée.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au dépar-

tement de l'intérieur est chargé de l'exécution de la presente ordonnance, etc.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,*

Signé, A. Thiers.

MODÈLE GÉNÉRAL DU CAHIER DE CHARGES.

CAHIER DE CHARGES

pour l'établissement d'un chemin de fer d

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer d , et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci dessus fixé.

Art. 2.

ART. 3. Dans le délai de
au plus tard, à dater de l'homologation de la présente concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer d
d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement ; à ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de

proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 4.

ART. 5. La largeur du chemin de fer, en couronne, est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8m,30) dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m,44) au moins.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes, et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m,50) dans les parties en levées, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes, dont le rayon minimum est fixé à , et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 7. La distance qui séparera les gares d'évite-

ment, sur chaque rive, sera moyennement de dix mille mètres (10,000m); ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200m) au moins. Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

ART. 8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer à la rencontre des routes royales ou départementales devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ART. 9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route royale, de sept mètres (7m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5m) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de ( ), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

ART. 10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui

supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de ( ), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m,30).

ART. 11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire, pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation

à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

Art. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15. Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m, 03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien payé par la compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous

les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

ART. 17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 18. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront

de largeur entre les pied-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5^m, 50) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4^m,30).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au-delà de six mois de durée.

ART. 19. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

ART. 20. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

ART. 21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

ART. 22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablisse-

ment des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra en conséquence se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que dans aucun cas elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 25. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance uront pour objet d'empêcher la compagnie

de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport, ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera

reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration, et aux frais de la compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

ART. 29. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, pardevant l'administration, de la constitution d'un fonds social de fr. au moins, et de la réalisation en espèces d'une somme egale au de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du gouvernement et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article 1er, et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle

qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de ;
faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables

au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie, et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et en généra pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. Les machines locomotives employées aux

transports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

Art. 35. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de

à dater de la loi qui ratifiera, s'il y a lieu, la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne : ainsi tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes payera comme deux cents kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places, de gré à gré, avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

TARIF.

		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Total.
Voyageurs non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places	Par tête et par kilomètre.			
	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re *classe*).			
	Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts (2e *classe*). . .			
Bestiaux ..	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.			
	Veaux et porcs.			
	Moutons, brebis, chèvres.			
Houille. . .	Par tonne et par kilomètre.			
Marchandises, par tonne et par kilom.	1re *classe*. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.			
	2e *classe*. — Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de *corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, en barres ou en feuilles, plomb en saumons.			
»	3e *classe*. — Fontes moulées fer et plomb ouvré, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.			

		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Total.
Objets divers, par tonne, par kilom.	Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).			
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne trainant pas de convoi.			
	Tout wagon, chariot, ou voiture dont le chargement en voyageurs, ou en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien trainer.			

ART. 36. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas 15 kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

ART. 57. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Art. 38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de 4 500 kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogrammes.

Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes.

Art. 39. Les prix de transport, déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de 100 kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de 200 kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc., etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie.

Néanmoins, au-dessus de 100 kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes.

Art. 40. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transports établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 41. Les lettres et dépêches envoyées par un agent du gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 42. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés

par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 43. A l'expiration de chaque période de quinze années à dater de l'achèvement des travaux, le tarif sera révisé, et, si le dividende moyen des quinze dernières années a excédé 10 pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Art. 44. A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les dividendes distribués aux actionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera en outre ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années à dater de l'époque où le droit en est ouvert au gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le dividende moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Art. 45. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de

la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

ART. 46. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins

de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

ART. 47. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

ART. 48. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur le chemin de fer de , ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie du chemin de fer de ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de ; cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

ART. 49. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

ART. 50. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

ART. 51. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ART. 52. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile a

En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile a

par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d

ART. 53. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture ,
sauf recours au conseil d'État.

ART. 54.

Art. 55. Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Art. 56. La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.

SOMMAIRE.

1° Modèle d'un acte de société anonyme.
2° Modèle de l'ordonnance du roi autorisant la société anonyme.

MODÈLE

d'un acte de société anonyme.

Pardevant Me . . . et son collègue, notaires à . . .,
Furent présens :

Le sieur Louis A . . . ;
Le sieur Félix B . . . ;
Le sieur Pierre C . . . ;
Le sieur Jean D . . . ;
Tous (*profession*), demeurant à . . .

Lesquels ont déclaré qu'ils voulaient former entre eux et les actionnaires futurs une société anonyme dont les bases sont arrêtées comme il suit :

I. *Objet et durée de la Société.*

II. *Capital de la Société.*

III. *Administration de la Société.*

IV. *Direction de la Société.*

V. *Assemblée générale.*

VI. *Comptes annuels et répartitions des bénéfices.*

VII. *Dissolution et liquidation.*

Tels sont les statuts de la Société, arrêtés entre les soussignés.

Fait et passé à . . . en l'étude dudit M^{e} . . ., etc.

Signatures.

MODÈLE

de l'ordonnance du roi autorisant la société anonyme.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir salut :

Art. 1er. La Société anonyme formée à . . . sous le nom de *Compagnie contre la grêle*, ou *Compagnie du chemin de fer de . . .*, ou *Compagnie d'assurance contre l'incendie*, etc., etc., par acte passé devant M^{e} . . et son collègue, notaires à . . . le . . . est autorisée ; ses statuts sont approuvés.

Art. 2. En cas de non-exécution desdits statuts, nous faisons réserve de révoquer la présente autorisation.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'État au départe-

ment du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois*, dans le *Moniteur*, et dans le journal . . .

Donné à . . . le . . .

Par le roi :

Le ministre, etc.

EXPROPRIATION

POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE.

SOMMAIRE.

1° Loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2° Ordonnance royale du 10 mai 1829, relative à la distribution des fonds affectés aux travaux des ponts et chaussées, et au mode d'adjudication de ces travaux.

3° Ordonnance royale du 28 février 1831, portant que toute proposition de travaux publics concernant les routes et canaux devra être l'objet d'une enquête préalable.

4° Ordonnance royale du 23 août 1835, portant que les enquêtes qui doivent précéder les entreprises des travaux publics seront soumises aux formalités y déterminées pour les travaux d'intérêt purement communal.

5° Ordonnance royale du 18 septembre 1833, contenant le tarif des frais et dépens pour tous les actes qui seront faits en vertu de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

6° Ordonnance royale du 22 mars 1835, relative aux terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, et qui n'auraient pas reçu ou ne recevraient pas cette destination.

LOI

sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Au palais des Tuileries, le 3 mai 1841.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

Art. 1er. L'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice.

Art. 2. Les tribunaux ne peuvent prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été constatée et déclarée dans les formes prescrites par la présente loi.

Ces formes consistent,

1° Dans la loi ou l'ordonnance royale qui autorise l'exécution des travaux pour lesquels l'expropriation est requise;

2° Dans l'acte du préfet qui désigne les localités ou territoires sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, lorsque cette désignation ne résulte pas de la loi ou de l'ordonnance royale;

3° Dans l'arrêté ultérieur par lequel le préfet détermine les propriétés particulières auxquelles l'expropriation est applicable.

Cette application ne peut être faite à aucune propriété particulière qu'après que les parties intéressées ont été mises en état d'y fournir leurs contredits, selon les règles exprimées au titre II.

Art. 3 Tous grands travaux publics, routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation des rivières, bassins et docks, entrepris par l'État, les départements, les communes, ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être exécutés qu'en vertu d'une loi, qui ne sera rendue qu'après une enquête administrative.

Une ordonnance royale suffira pour autoriser l'exécution des routes départementales, celle des canaux et chemins de fer d'embranchement de moins de vingt mille mètres de longueur, des ponts et de tous autres travaux de moindre importance.

Cette ordonnance devra également être précédée d'une enquête.

Ces enquêtes auront lieu dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique.

TITRE II.

DES MESURES D'ADMINISTRATION RELATIVES A L'EXPROPRIATION.

ART. 4. Les ingénieurs ou autres gens de l'art chargés de l'exécution des travaux lèvent, pour la partie qui s'étend sur chaque commune, le plan parcellaire des terrains ou des édifices dont la cession leur paraît nécessaire.

ART. 5. Le plan desdites propriétés particulières, indicatif des noms de chaque propriétaire, tels qu'ils sont inscrits sur la matrice des rôles, reste déposé, pendant huit jours, à la mairie de la commune où les propriétés sont situées, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

ART. 6. Le délai fixé à l'article précédent ne court qu'à dater de l'avertissement, qui est donné collectivement aux parties intéressées, de prendre communication du plan déposé à la mairie.

Cet avertissement est publié à son de trompe ou de caisse dans la commune, et affiché tant à la principale

porte de l'église du lieu qu'à celle de la maison commune.

Il est en outre inséré dans l'un des journaux publiés dans l'arrondissement, ou, s'il n'en existe aucun, dans l'un des journaux du département.

Art. 7. Le maire certifie ces publications et affiches; il mentionne sur un procès-verbal qu'il ouvre à cet effet, et que les parties qui comparaissent sont requises de signer, les déclarations et réclamations qui lui ont été faites verbalement, et y annexe celles qui lui sont transmises par écrit.

Art. 8. A l'expiration du délai de huitaine prescrit par l'article 5, une commission se réunit au chef-lieu de la sous-préfecture.

Cette commission, présidée par le sous-préfet de l'arrondissement, sera composée de quatre membres du conseil général du département ou du conseil de l'arrondissement désignés par le préfet, du maire de la commune où les propriétés sont situées, et de l'un des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux.

La commission ne peut délibérer valablement qu'autant que cinq de ses membres au moins sont présents.

Dans le cas où le nombre des membres présents serait de six, et où il y aurait partage d'opinions, la voix du président sera prépondérante.

Les propriétaires qu'il s'agit d'exproprier ne peuvent être appelés à faire partie de la commission.

Art. 9. La commisson reçoit pendant huit jours les observations des propriétaires.

Elle les appelle toutes les fois qu'elle le juge convenable. Elle donne son avis.

Ses opérations doivent être terminées dans le délai de

dix jours; après quoi le procès-verbal est adressé immédiatement par le sous-préfet au préfet.

Dans le cas où lesdites opérations n'auraient pas été mises à fin dans le délai ci-dessus, le sous-préfet devra, dans les trois jours, transmettre au préfet son procès-verbal et les documents recueillis.

ART. 10. Si la commission propose quelque changement au tracé indiqué par les ingénieurs, le sous-préfet devra, dans la forme indiquée par l'article 6, en donner immédiatement avis aux propriétaires que ces changements pourront intéresser. Pendant huitaine, à dater de cet avertissement, le procès-verbal et les pièces resteront déposés à la sous-préfecture; les parties intéressées pourront en prendre communication sans déplacement et sans frais, et fournir leurs observations écrites.

Dans les trois jours suivants, le sous-préfet transmettra toutes les pièces à la préfecture.

ART. 11. Sur le vu du procès-verbal et des documents y annexés, le préfet détermine, par un arrêté motivé, les propriétés qui doivent être cédées, et indique l'époque à laquelle il sera nécessaire d'en prendre possession. Toutefois, dans le cas où il résulterait de l'avis de la commission qu'il y aurait lieu de modifier le tracé des travaux ordonnés, le préfet surseoira jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par l'administration supérieure.

L'administration supérieure pourra, suivant les circonstances, ou statuer définitivement, ou ordonner qu'il soit procédé de nouveau à tout ou partie des formalités prescrites par les articles précédents.

ART. 12. Les dispositions des articles 8, 9 et 10 ne sont point applicables au cas où l'expropriation serait

demandée par une commune, et dans un intérêt purement communal, non plus qu'aux travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux.

Dans ce cas, le procès-verbal prescrit par l'article 7 est transmis, avec l'avis du conseil municipal, par le maire au sous-préfet, qui l'adressera au préfet avec ses observations.

Le préfet, en conseil de préfecture, sur le vu de ce procès-verbal, et sauf l'approbation de l'administration supérieure, prononcera comme il est dit en l'article précédent.

TITRE III.

DE L'EXPROPRIATION ET DE SES SUITES, QUANT AUX PRIVILÉGES, HYPOTHÈQUES ET AUTRES DROITS RÉELS.

ART. 13. Si des biens de mineurs, d'interdits, d'absents, ou autres incapables, sont compris dans les plans déposés en vertu de l'article 5, ou dans les modifications admises par l'administration supérieure, aux termes de l'article 11 de la présente loi, les tuteurs, ceux qui ont été envoyés en possession provisoire, et tous représentants des incapables, peuvent, après autorisation du tribunal, donnée sur simple requête, en la chambre du conseil, le ministère public entendu, consentir amiablement à l'aliénation desdits biens.

Letribunal ordonne les mesures de conservation ou de remploi qu'il juge nécessaires.

Ces dispositions sont applicables aux immeubles dotaux et aux majorats.

Les préfets pourront, dans le même cas, aliéner les

biens des départements, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil général; les maires ou administrateurs pourront aliéner les biens des communes ou établissements publics, s'ils y sont autorisés par délibération du conseil municipal ou du conseil d'administration, approuvée par le préfet en conseil de préfecture.

Le ministre des finances peut consentir à l'aliénation des biens de l'État, ou de ceux qui font partie de la dotation de la Couronne, sur la proposition de l'intendant de la liste civile.

A défaut de conventions amiables, soit avec les propriétaires des terrains ou bâtiments dont la cession est reconnue nécessaire, soit avec ceux qui les représentent, le préfet transmet au procureur du roi dans le ressort duquel les biens sont situés la loi ou l'ordonnance qui autorise l'exécution des travaux, et l'arrêté mentionné en l'article 11.

Art. 14. Dans les trois jours, et sur la production des pièces constatant que les formalités prescrites par l'art. 2 du titre Ier, et par le titre II de la présente loi, ont été remplies, le procureur du roi requiert, et le tribunal prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique des terrains ou bâtiments indiqués dans l'arrêté du préfet.

Si, dans l'année de l'arrêté du préfet, l'administration n'a pas poursuivi l'expropriation, tout propriétaire dont les terrains sont compris audit arrêté peut présenter requête au tribunal. Cette requête sera communiquée par le procureur du roi au préfet, qui devra, dans le plus bref délai, envoyer les pièces, et le tribunal statuera dans les trois jours.

Le même jugement commet un des membres du tri-

bunal pour remplir les fonctions attribuées par le titre IV, chapitre II, au magistrat directeur du jury chargé de fixer l'indemnité, et désigne un autre membre pour le remplacer au besoin.

En cas d'absence ou d'empêchement de ces deux magistrats, il sera pourvu à leur remplacement par une ordonnance sur requête du président du tribunal civil.

Dans le cas où les propriétaires à exproprier consentiraient à la cession, mais où il n'y aurait point accord sur le prix, le tribunal donnera acte du consentement, et désignera le magistrat directeur du jury, sans qu'il soit besoin de rendre le jugement d'expropriation, ni de s'assurer que les formalités prescrites par le titre II ont été remplies.

Art. 15. Le jugement est publié et affiché, par extrait, dans la commune de la situation des biens, de la manière indiquée en l'article 6. Il est en outre inséré dans l'un des journaux publiés dans l'arrondissement, ou, s'il n'en existe aucun, dans l'un de ceux du département.

Cet extrait, contenant les noms des propriétaires, les motifs et le dispositif du jugement, leur est notifié au domicile qu'ils auront élu dans l'arrondissement de la situation des biens, par une déclaration faite à la mairie de la commune où les biens sont situés ; et, dans le cas où cette élection de domicile n'aurait pas eu lieu, la notification de l'extrait sera faite en double copie au maire et au fermier, locataire, gardien ou régisseur de la propriété.

Toutes les autres notifications prescrites par la présente loi seront faites dans la forme ci-dessus indiquée.

Art. 16. Le jugement sera, immédiatement après

l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 15 de la présente loi, transcrit au bureau de la conservation des hypothèques de l'arrondissement, conformément à l'article 2181 du Code civil.

Art. 17. Dans la quinzaine de la transcription, les priviléges et les hypothèques conventionnelles, judiciaires ou légales, seront inscrits.

A défaut d'inscription dans ce délai, l'immeuble exproprié sera affranchi de tous priviléges et hypothèques, de quelque nature qu'ils soient, sans préjudice des droits des femmes, mineurs et interdits, sur le montant de l'indemnité, tant qu'elle n'a pas été payée ou que l'ordre n'a pas été réglé définitivement entre les créanciers.

Les créanciers inscrits n'auront, dans aucun cas, la faculté de surenchérir; mais ils pourront exiger que l'indemnité soit fixée conformément au titre IV.

Art. 18. Les actions en résolution, en revendication, et toutes autres actions réelles, ne pourront arrêter l'expropriation ni en empêcher l'effet. Le droit des réclamants sera transporté sur le prix, et l'immeuble en demeurera affranchi.

Art. 19. Les règles posées dans le premier paragraphe de l'article 15, et dans les articles 16, 17 et 18, sont applicables dans le cas de conventions amiables passées entre l'administration et les propriétaires.

Cependant l'administration peut, sauf les droits des tiers, et sans accomplir les formalités ci-dessus tracées, payer le prix des acquisitions dont la valeur ne s'élèverait pas au-dessus de cinq cents francs.

Le défaut d'accomplissement des formalités de la purge des hypothèques n'empêche pas l'expropriation d'avoir son cours, sauf, pour les parties intéressées, à faire va-

loir leurs droits ultérieurement, dans les formes déterminées par le titre IV de la présente loi.

ART. 20. Le jugement ne pourra être attaqué que par la voie du recours en cassation, et seulement pour incompétence, excès de pouvoir ou vices de forme du jugement.

Le pourvoi aura lieu, au plus tard, dans les trois jours, à dater de la notification du jugement, par déclaration au greffe du tribunal. Il sera notifié dans la huitaine, soit à la partie, au domicile indiqué par l'article 15, soit au préfet ou au maire, suivant la nature des travaux ; le tout à peine de déchéance.

Dans la quinzaine de la notification du pourvoi, les pièces seront adressées à la chambre civile de la cour de cassation, qui statuera dans le mois suivant.

L'arrêt, s'il est rendu par défaut, à l'expiration de ce délai, ne sera pas susceptible d'opposition.

TITRE IV.

DU RÈGLEMENT DES INDEMNITÉS.

CHAPITRE Ier.

Mesures préparatoires.

ART. 21. Dans la huitaine qui suit la notification prescrite par l'article 15, le propriétaire est tenu d'appeler

et de faire connaître à l'administration les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'usufruit, d'habitation ou d'usage, tels qu'ils sont réglés par le Code civil, et ceux qui peuvent réclamer des servitudes résultant des titres mêmes du propriétaire ou d'autres actes dans lesquels il serait intervenu ; sinon il restera seul chargé envers eux des indemnités que ces derniers pourront réclamer.

Les autres intéressés seront en demeure de faire valoir leurs droits par l'avertissement énoncé en l'article 6, et tenus de se faire connaître à l'administration dans le même délai de huitaine, à défaut de quoi ils seront déchus de tous droits à l'indemnité.

ART. 22. Les dispositions de la présente loi relatives aux propriétaires et à leurs créanciers sont applicables à l'usufruitier et à ses créanciers.

ART. 23. L'administration notifie aux propriétaires et à tous autres intéressés qui auront été désignés, ou qui seront intervenus dans le délai fixé par l'article 21, les sommes qu'elle offre pour indemnités.

Ces offres sont, en outre, affichées et publiées conformément à l'article 6 de la présente loi.

ART. 24. Dans la quinzaine suivante, les propriétaires et autres intéressés sont tenus de déclarer leur acceptation, ou, s'ils n'acceptent pas les offres qui leur sont faites, d'indiquer le montant de leurs prétentions.

ART. 25. Les femmes mariées sous le régime dotal, assistées de leurs maris, les tuteurs, ceux qui ont été envoyés en possession provisoire des biens d'un absent, et autres personnes qui représentent les incapables, peuvent valablement accepter les offres énoncées en l'arti-

cle 23, s'ils y sont autorisés dans les formes prescrites par l'article 13.

Art. 26. Le ministre des finances, les préfets, maires ou administrateurs, peuvent accepter les offres d'indemnité pour expropriation des biens appartenant à l'État, à la Couronne, aux départements, communes ou établissements publics, dans les formes et avec les autorisations prescrites par l'article 13.

Art. 27. Le délai de quinzaine, fixé par l'article 24, sera d'un mois dans les cas prévus par les articles 25 et 26.

Art. 28. Si les offres de l'administration ne sont pas acceptées dans les délais prescrits par les articles 24 et 27, l'administration citera devant le jury, qui sera convoqué à cet effet, les propriétaires et tous autres intéressés qui auront été désignés, ou qui seront intervenus, pour qu'il soit procédé au règlement des indemnités de la manière indiquée au chapitre suivant. La citation contiendra l'énonciation des offres qui auront été refusées.

CHAPITRE II.

Du jury spécial chargé de régler les indemnités.

Art. 29. Dans sa session annuelle, le conseil général du département désigne, pour chaque arrondissement de sous-préfecture, tant sur la liste des électeurs que sur la seconde partie de la liste du jury, trente-six personnes au moins, et soixante et douze au plus, qui ont leur domicile réel dans l'arrondissement, parmi lesquelles sont choisis, jusqu'à la session suivante ordi-

naire du conseil général, les membres du jury spécial appelé, le cas échéant, à régler les indemnités dues par suite d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le nombre des jurés désignés pour le département de la Seine sera de six cents.

Art. 30. Toutes les fois qu'il y a lieu de recourir à un jury spécial, la première chambre de la cour royale, dans les départements qui sont le siége d'une cour royale, et, dans les autres départements, la première chambre du tribunal du chef-lieu judiciaire, choisit en la chambre du conseil, sur la liste dressée en vertu de l'article précédent pour l'arrondissement dans lequel ont lieu les expropriations, seize personnes qui formeront le jury spécial chargé de fixer définitivement le montant de l'indemnité, et, en outre, quatre jurés supplémentaires; pendant les vacances, ce choix est déféré à la chambre de la cour ou du tribunal chargée du service des vacations. En cas d'abstention ou de récusation des membres du tribunal, le choix du jury est déféré à la cour royale.

Ne peuvent être choisis :

1° Les propriétaires, fermiers, locataires des terrains et bâtiments désignés en l'arrêté du préfet pris en vertu de l'article 11, et qui restent à acquérir ;

2° Les créanciers ayant inscription sur lesdits immeubles ;

3° Tous autres intéressés désignés ou intervenant en vertu des articles 21 et 22.

Les septuagénaires seront dispensés, s'ils le requièrent, des fonctions de juré.

Art. 31. La liste des seize jurés et des quatre jurés supplémentaires est transmise par le préfet au sous-pré-

fet, qui, après s'être concerté avec le magistrat directeur du jury, convoque les jurés et les parties, en leur indiquant, au moins huit jours à l'avance, le lieu et le jour de la réunion. La notification aux parties leur fait connaître les noms des jurés.

ART. 32. Tout juré qui, sans motifs légitimes, manque à l'une des séances ou refuse de prendre part à la délibération, encourt une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

L'amende est prononcée par le magistrat directeur du jury.

Il statue en dernier ressort sur l'opposition qui serait formée par le juré condamné.

Il prononce également sur les causes d'empêchement que les jurés proposent, ainsi que sur les exclusions ou incompatibilités dont les causes ne seraient survenues ou n'auraient été connues que postérieurement à la désignation faite en vertu de l'article 30.

ART. 33. Ceux des jurés qui se trouvent rayés de la liste par suite des empêchements, exclusions ou incompatibilités prévus à l'article précédent, sont immédiatement remplacés par les jurés supplémentaires, que le magistrat directeur du jury appelle dans l'ordre de leur inscription.

En cas d'insuffisance, le magistrat directeur du jury choisit, sur la liste dressée en vertu de l'article 20, les personnes nécessaires pour compléter le nombre des seize jurés.

ART. 34. Le magistrat directeur du jury est assisté, auprès du jury spécial, du greffier ou commis-greffier du tribunal, qui appelle successivement les causes sur

lesquelles le jury doit statuer, et tient procès-verbal des opérations.

Lors de l'appel, l'administration a le droit d'exercer deux récusations péremptoires; la partie adverse a le même droit.

Dans le cas où plusieurs intéressés figurent dans la même affaire, ils s'entendent pour l'exercice du droit de récusation, sinon le sort désigne ceux qui doivent en user.

Si le droit de récusation n'est point exercé, ou s'il ne l'est que partiellement, le magistrat directeur du jury procède à la réduction des jurés au nombre de douze, en retranchant les derniers noms inscrits sur la liste.

Art. 35. Le jury spécial n'est constitué que lorsque les douze jurés sont présents.

Les jurés ne peuvent délibérer valablement qu'au nombre de neuf au moins.

Art. 36. Lorsque le jury est constitué, chaque juré prête serment de remplir ses fonctions avec impartialité.

Art. 37. Le magistrat directeur met sous les yeux du jury :

1° Le tableau des offres et demandes notifiées en exécution des articles 23 et 24 ;

2° Les plans parcellaires et les titres ou autres documents produits par les parties à l'appui de leurs offres et demandes.

Les parties ou leurs fondés de pouvoirs peuvent présenter sommairement leurs observations.

Le jury pourra entendre toutes les personnes qu'il croira pouvoir l'éclairer.

Il pourra également se transporter sur les lieux, ou déléguer à cet effet un ou plusieurs de ses membres.

La discussion est publique ; elle peut être continuée à une autre séance.

Art. 38. La clôture de l'instruction est prononcée par le magistrat directeur du jury.

Les jurés se retirent immédiatement dans leur chambre pour délibérer, sans désemparer, sous la présidence de l'un d'eux, qu'ils désignent à l'instant même.

La décision du jury fixe le montant de l'indemnité; elle est prise à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix du président du jury est prépondérante.

Art. 39. Le jury prononce des indemnités distinctes en faveur des parties qui les réclament à des titres différents, comme propriétaires, fermiers, locataires, usagers et autres intéressés dont il est parlé à l'article 21.

Dans le cas d'usufruit, une seule indemnité est fixée par le jury, eu égard à la valeur totale de l'immeuble e nu-propriétaire et l'usufruitier exercent leurs droits sur le montant de l'indemnité au lieu de l'exercer sur la chose.

L'usufruitier sera tenu de donner caution ; les père et mère ayant l'usufruit légal des biens de leurs enfants en seront seuls dispensés.

Lorsqu'il y a litige sur le fond du droit ou sur la qualité des réclamants, et toutes les fois qu'il s'élève des difficultés étrangères à la fixation du montant de l'indemnité, le jury règle l'indemnité indépendamment de ces litiges et difficultés, sur lesquels les parties sont renvoyées à se pourvoir devant qui de droit.

L'indemnité allouée par le jury ne peut, en aucun

cas, être inférieure aux offres de l'administration, ni supérieure à la demande de la partie intéressée.

Art. 40. Si l'indemnité réglée par le jury ne dépasse pas l'offre de l'administration, les parties qui l'auront refusée seront condamnées aux dépens.

Si l'indemnité est égale à la demande des parties, l'administration sera condamnée aux dépens.

Si l'indemnité est à la fois supérieure à l'offre de l'administration, et inférieure à la demande des parties, les dépens seront compensés de manière à être supportés par les parties et l'administration, dans les proportions de leur offre ou de leur demande avec la décision du jury.

Tout indemnitaire qui ne se trouvera pas dans le cas des articles 25 et 26 sera condamné aux dépens, quelle que soit l'estimation ultérieure du jury, s'il a omis de se conformer aux dispositions de l'article 24.

Art. 41. La décision du jury, signée des membres qui y ont concouru, est remise par le président au magistrat directeur, qui la déclare exécutoire, statue sur les dépens, et envoie l'administration en possession de la propriété, à la charge par elle de se conformer aux dispositions des articles 53, 54 et suivants.

Ce magistrat taxe les dépens, dont le tarif est déterminé par un règlement d'administration publique.

La taxe ne comprendra que les actes faits postérieurement à l'offre de l'administration; les frais des actes antérieurs demeurent, dans tous les cas, à la charge de l'administration.

Art. 42. La décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur ne peuvent être attaquées que par la voie du recours en cassation, et seulement pour violation

du premier paragraphe de l'article 30, de l'article 31, des deuxième et quatrième paragraphes de l'article 34, et des articles 35, 36, 37, 38, 39 et 40.

Le délai sera de quinze jours pour ce recours, qui sera d'ailleurs formé, notifié et jugé comme il est dit en l'article 20; il courra à partir du jour de la décision.

Art. 43. Lorsqu'une décision du jury aura été cassée, l'affaire sera renvoyée devant un nouveau jury, choisi dans le même arrondissement.

Néanmoins la Cour de cassation pourra, suivant les circonstances, renvoyer l'appréciation de l'indemnité à un jury choisi dans un des arrondissements voisins, quand même il appartiendrait à un autre département.

Il sera procédé, à cet effet, conformément à l'article 30.

Art. 44. Le jury ne connaît que des affaires dont il a été saisi au moment de sa convocation, et statue successivement et sans interruption sur chacune de ces affaires. Il ne peut se séparer qu'après avoir réglé toutes les indemnités dont la fixation lui a été ainsi déférée.

Art. 45. Les opérations commencées par un jury, et qui ne sont pas encore terminées au moment du renouvellement annuel de la liste générale mentionnée en l'article 29, sont continuées, jusqu'à conclusion définitive, par le même jury.

Art. 46. Après la clôture des opérations du jury, les minutes de ses décisions et les autres pièces qui se rattachent auxdites opérations sont déposées au greffe du tribunal civil de l'arrondissement.

Art. 47. Les noms des jurés qui auront fait le service



d'une session ne pourront être portés sur le tableau dressé par le conseil pour l'année suivante.

CHAPITRE III.

Des règles à suivre pour la fixation des indemnités.

Art. 48. Le jury est juge de la sincérité des titres et de l'effet des actes qui seraient de nature à modifier l'évaluation de l'indemnité.

Art. 49. Dans le cas où l'administration contesterait au détenteur exproprié le droit à une indemnité, le jury, sans s'arrêter à la contestation, dont il renvoie le jugement devant qui de droit, fixe l'indemnité comme si elle était due, et le magistrat directeur du jury en ordonne la consignation, pour, ladite indemnité, rester déposée jusqu'à ce que les parties se soient entendues ou que le litige soit vidé.

Art. 50. Les bâtiments dont il est nécessaire d'acquérir une portion pour cause d'utilité publique seront achetés en entier, si les propriétaires le requièrent par une déclaration formelle adressée au magistrat directeur du jury, dans les délais énoncés aux articles 24 et 27.

Il en sera de même de toute parcelle de terrain, qui, par suite du morcellement, se trouvera réduite au quart de la contenance totale, si toutefois le propriétaire ne possède aucun terrain immédiatement contigu, et si la parcelle ainsi réduite est inférieure à dix ares.

Art. 51. Si l'exécution des travaux doit procurer une augmentation de valeur immédiate et spéciale au restant

de la propriété, cette augmentation sera prise en considération dans l'évaluation du montant de l'indemnité.

Art. 52. Les constructions, plantations et améliorations ne donneront lieu à aucune indemnité, lorsque, à raison de l'époque où elles auront été faites ou de toutes autres circonstances dont l'appréciation lui est abandonnée, le jury acquiert la conviction qu'elles ont été faites dans la vue d'obtenir une indemnité plus élevée.

TITRE V.

DU PAIEMENT DES INDEMNITÉS.

Art. 53. Les indemnités réglées par le jury seront, préalablement à la prise de possession, acquittées entre les mains des ayants droit.

S'ils se refusent à les recevoir, la prise de possession aura lieu après offres réelles et consignation.

S'il s'agit de travaux exécutés par l'Etat ou les départements, les offres réelles pourront s'effectuer au moyen d'un mandat égal au montant de l'indemnité réglée par le jury : ce mandat, délivré par l'ordonnateur compétent, visé par le payeur, sera payable sur la caisse publique qui s'y trouvera désignée.

Si les ayants droit refusent de recevoir le mandat, la prise de possession aura lieu après consignation en espèces.

Art. 54. Il ne sera pas fait d'offres réelles toutes les fois qu'il existera des inscriptions sur l'immeuble exproprié ou d'autres obstacles au versement des deniers entre les mains des ayants droit; dans ce cas, il suffira

que les sommes dues par l'administration soient consignées, pour être ultérieurement distribuées ou remises, selon les règles du droit commun.

ART. 55. Si, dans les six mois du jugement d'expropriation, l'administration ne poursuit pas la fixation de l'indemnité, les parties pourront exiger qu'il soit procédé à ladite fixation.

Quand l'indemnité aura été réglée, si elle n'est ni acquittée ni consignée dans les six mois de la décision du jury, les intérêts courront de plein droit à l'expiration de ce délai.

TITRE VI.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 56. Les contrats de vente, quittances et autres actes relatifs à l'acquisition des terrains, peuvent être passés dans la forme des actes administratifs ; la minute restera déposée au secrétariat de la préfecture : expédition en sera transmise à l'administration des domaines.

ART. 57. Les significations et notifications mentionnées en la présente loi sont faites à la diligence du préfet du département de la situation des biens.

Elles peuvent être faites tant par huissier que par tout agent de l'administration dont les procès-verbaux font foi en justice.

ART. 58. Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, quittances et autres actes faits en vertu de la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y aura lieu à la formalité de l'enregistrement.

Il ne sera perçu aucuns droits pour la transcription des actes au bureau des hypothèques.

Les droits perçus sur les acquisitions amiables faites antérieurement aux arrêtés de préfet seront restitués, lorsque, dans le délai de deux ans, à partir de la perception, il sera justifié que les immeubles acquis sont compris dans ces arrêtés. La restitution des droits ne pourra s'appliquer qu'à la portion des immeubles qui aura été reconnue nécessaire à l'exécution des travaux.

ART. 59. Lorsqu'un propriétaire aura accepté les offres de l'administration, le montant de l'indemnité devra, s'il l'exige et s'il n'y a pas eu contestation de la part des tiers dans les délais prescrits par les articles 24 et 27, être versé à la caisse des dépôts et consignations, pour être remis ou distribué à qui de droit, selon les règles du droit commun.

ART. 60. Si les terrains acquis pour des travaux d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, les anciens propriétaires ou leurs ayants droit peuvent en demander la remise.

Le prix des terrains rétrocédés est fixé à l'amiable, et, s'il n'y a pas accord, par le jury, dans les formes cidessus prescrites. La fixation par le jury ne peut, en aucun cas, excéder la somme moyennant laquelle les terrains ont été acquis.

ART. 61. Un avis, publié de la manière indiquée en l'article 6, fait connaître les terrains que l'administration est dans le cas de revendre. Dans les trois mois de cette publication, les anciens propriétaires qui veulent réacquérir la propriété desdits terrains sont tenus de le déclarer ; et, dans le mois de la fixation du prix, soit amiable, soit judiciaire, ils doivent passer le contrat de rachat

et payer le prix : le tout à peine de déchéance du privilége que leur accorde l'article précédent.

Art. 62. Les dispositions des articles 60 et 61 ne sont pas applicables aux terrains qui auront été acquis sur la réquisition du propriétaire, en vertu de l'article 50, et qui resteraient disponibles après l'exécution des travaux.

Art. 63. Les concessionnaires des travaux publics exerceront tous les droits conférés à l'administration, et seront soumis à toutes les obligations qui lui sont imposées par la présente loi.

Art. 64. Les contributions de la portion d'immeuble qu'un propriétaire aura cédée, ou dont il aura été exproprié pour cause d'utilité publique, continueront à lui être comptées pendant un an, à partir de la remise de la propriété, pour former son cens électoral.

TITRE VII.

DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES.

CHAPITRE Ier.

Art. 65. Lorsqu'il y aura urgence de prendre possession des terrains non bâtis qui seront soumis à l'expropriation, l'urgence sera spécialement déclarée par une ordonnance royale.

Art. 66. En ce cas, après le jugement d'expropria-

tion, l'ordonnance qui déclare l'urgence et le jugement seront notifiés, conformément à l'article 15, aux propriétaires et aux détenteurs, avec assignation devant le tribunal civil. L'assignation sera donnée à trois jours au moins ; elle énoncera la somme offerte par l'administration.

ART. 67. Au jour fixé, le propriétaire et les détenteurs seront tenus de déclarer la somme dont ils demandent la consignation avant l'envoi en possession.

Faute par eux de comparaître, il sera procédé en leur absence.

ART. 68. Le tribunal fixe le montant de la somme à consigner.

Le tribunal peut se transporter sur les lieux, ou commettre un juge pour visiter les terrains, recueillir tous les renseignements propres à en déterminer la valeur, et en dresser, s'il y a lieu, un procès-verbal descriptif. Cette opération devra être terminée dans les cinq jours, à dater du jugement qui l'aura ordonnée.

Dans les trois jours de la remise de ce procès-verbal au greffe, le tribunal déterminera la somme à consigner.

ART. 69. La consignation doit comprendre, outre le principal, la somme nécessaire pour assurer, pendant deux ans, le paiement des intérêts à cinq pour cent.

ART. 70. Sur le vu du procès-verbal de consignation, et sur une nouvelle assignation à deux jours de délai au moins, le président ordonne la prise de possession.

ART. 71. Le jugement du tribunal et l'ordonnance du

président sont exécutoires sur minute et ne peuvent être attaqués par opposition ni par appel.

ART. 72. Le président taxera les dépens, qui seront supportés par l'administration.

ART. 73. Après la prise de possession, il sera, à la poursuite de la partie la plus diligente, procédé à la fixation définitive de l'indemnité, en exécution du titre IV de la présente loi.

ART. 74. Si cette fixation est supérieure à la somme qui a été déterminée par le tribunal, le supplément doit être consigné dans la quinzaine de la notification de la décision du jury, et, à défaut, le propriétaire peut s'opposer à la continuation des travaux.

CHAPITRE II.

ART. 75. Les formalités prescrites par les titres I et II de la présente loi ne sont applicables ni aux travaux militaires ni aux travaux de la marine royale.

Pour ces travaux, une ordonnance royale détermine les terrains qui sont soumis à l'expropriation.

ART. 76. L'expropriation ou l'occupation temporaire, en cas d'urgence, des propriétés privées qui seront jugées nécessaires pour des travaux de fortification, continueront d'avoir lieu conformément aux dispositions prescrites par la loi du 30 mars 1831.

Toutefois, lorsque les propriétaires ou autres intéressés n'auront pas accepté les offres de l'administration, le règlement définitif des indemnités aura lieu conformément aux dispositions du titre IV ci-dessus.

Seront également applicables aux expropriations

poursuivies en vertu de la loi du 30 mars 1831, les articles 16, 17, 18, 19 et 20, ainsi que le titre VI de la présente loi.

TITRE VIII.

DISPOSITIONS FINALES.

Les lois des 8 mars 1810 et 7 juillet 1833 sont abrogées.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais des Tuileries, le 3e jour du mois de mai, l'an 1841.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé, N. MARTIN (du Nord).

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé, J.-B. TESTE.

ORDONNANCE DU ROI

relative à la distribution des fonds affectés aux travaux des ponts et chaussées, et au mode d'adjudication de ces travaux.

TITRE PREMIER.

Distribution des fonds.

CHARLES, par la grâce de Dieu, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE,

A tous ceux qui ces présentes verront salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Les fonds portés sur le budget du ministère de l'intérieur, sectiou des ponts et chaussées, pour travaux :

1° Des routes royales et ponts ;

2° De navigation, bacs, cauaux, quais ;

3° De ports maritimes de commerce, seront divisés, dans chacun de ces trois chapitres, en deux catégories spéciales, l'une concernant les travaux d'entretien et de réparations ordinaires ; l'autre, les travaux neufs et de grosses réparations.

ART. 2. La répartition par département et la sous-répartition dans chaque département, des fonds affectés aux travaux neufs et aux grosses réparations, continueront, comme par le passé, d'être réglées par le directeur général des ponts et chaussées.

Art. 3. Quant aux fonds affectés aux travaux d'entretien et de réparations ordinaires, la répartition par département sera seule arrêtée par le directeur général des ponts et chaussées ; et, dans chaque département, la sous-répartition, suivant les besoins particuliers, sera faite dans un conseil local présidé par le préfet et composé de l'inspecteur divisionnaire, de l'ingénieur en chef et de deux membres du conseil général du département que désignera chaque année notre ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur.

Les ingénieurs ordinaires seront admis dans ce conseil, mais seulement avec voix consultative.

La sous-répartition ainsi arrêtée sera définitive. Une copie en sera transmise au directeur général des ponts et chaussées.

TITRE II.

Approbation des projets, exécution des travaux.

Art. 4. Les travaux d'entretien et de réparations ordinaires dépendant de l'administration des ponts et chaussées, seront exécutés, dans chaque département, sous la direction des ingénieurs et sous l'autorité du préfet.

En conséquence, pour cette partie du service, le préfet approuvera les projets, passera les adjudications, et l'administration centrale n'aura plus à exercer qu'une haute surveillance.

Ces travaux resteront soumis néanmoins à toutes les formes établies pour la comptabilité de l'administration des ponts et chaussées. Le compte en sera présenté chaque année par le préfet au conseil local, et une co-

pie de ce compte, avec le procès-verbal de la délibération dont il aura été l'objet, sera transmise au directeur général des ponts et chaussées.

Art. 5. Le préfet pourra désigner un certain nombre de commissaires voyers qui seront chargés de concourir, avec les ingénieurs et les autres agents des ponts et chaussées, à la surveillance des travaux d'entretien des routes.

Art. 6. Les fonctions des commissaires voyers seront gratuites. Des instructions particulières de la direction générale régleront les attributions de ces commissaires, et leurs rapports avec les ingénieurs, conducteurs et autres agents des ponts et chaussées.

Art. 7. Les projets de travaux neufs et de grosses réparations seront, comme par le passé, soumis à l'approbation du directeur général des ponts et chaussées ; mais lorsque l'estimation n'excédera pas 5,000 francs, ils pourront être approuvés immédiatement par le projet, sur la proposition de l'ingénieur en chef. Toutefois l'exécution n'en pourra avoir lieu qu'autant que les fonds auront été crédités.

Art. 8. A l'avenir aucune route nouvelle au compte de l'État, aucun pont d'un grand débouché, aucun ouvrage neuf d'une grande dimension sur le bord d'un torrent ou d'une rivière, ou dans un port maritime de commerce, ne sera entrepris sans que la proposition en ait été préalablement soumise à des enquêtes dont les formes seront déterminées, dans chaque cas particulier, suivant l'importance des travaux et leur influence probable.

Il sera statué par une ordonnance spéciale sur la forme

des enquêtes qui devront précéder toute entreprise de canal ou de navigation.

TITRE III.

Formes à suivre dans l'adjudication des travaux.

Art. 9. Les adjudications relatives aux travaux dépendant de l'administration des ponts et chaussées auront lieu à l'avenir sur un seul concours, et par voie de soumissions cachetées.

Le délai du concours sera au moins d'un mois. Toutefois il pourra être réduit dans les cas d'urgence, et avec l'autorisation du directeur général des ponts et chaussées.

Art. 10. Nul ne sera admis à concourir s'il n'a les qualités requises pour entreprendre les travaux et en garantir le succès. A cet effet, chaque concurrent sera tenu de fournir un certificat constatant sa capacité, et de présenter un acte régulier ou au moins une promesse valable de cautionnemeut. Ce certificat et cet acte ou cette promesse seront joints à la soumission; mais celle-ci sera placée sous un second cachet.

Il ne sera pas exigé de certificat de capacité pour la fourniture des matériaux destinés à l'entretien des routes, ni pour les travaux des terrassements dont l'estimation ne s'élèvera pas à plus de 15,000 fr.

Art. 11. Les paquets seront reçus cachetés par le préfet, le conseil de préfecture assemblé, en présence de l'ingénieur en chef. Ils seront immédiatement rangés sur le bureau, et recevront un numéro dans l'ordre de leur présentation.

ART. 12. A l'instant fixé pour l'ouverture des paquets, le premier cachet sera rompu publiquement, et il sera dressé un état des pièces contenues sous ce premier cachet. L'état dressé, les concurrents se retireront de la salle de l'adjudication, et le préfet, après avoir consulté les membres du conseil de préfecture et l'ingénieur en chef, arrêtera la liste des concurrents agréés.

ART. 13. Immédiatement après, la séance redeviendra publique; le préfet annoncera sa décision. Les soumissions seront alors ouvertes publiquement, et le soumissionnaire qui aura fait l'offre d'exécuter les travaux aux conditions les plus avantageuses sera déclaré adjudicataire.

ART. 14. Néanmoins si les prix de la soumission excédaient ceux du projet approuvé, le préfet surseoirait à l'adjudication; il en rendrait compte au directeur général des ponts et chaussées, qui lui transmettrait des instructions conformes aux circonstances.

ART. 15. Lorsqu'un certificat de capacité n'aura pas été admis, la soumission qui l'accompagnera ne sera pas ouverte.

ART. 16. Toute soumission qui ne sera pas exactement conforme au modèle adopté sera déclarée nulle et non avenue.

ART. 17. Il sera dressé pour chaque adjudication un procès-verbal de toutes les opérations ci-dessus indiquées.

Une copie de ce procès-verbal sera transmise immédiatement, avec les pièces qui devront l'accompagner, au directeur général des ponts et chaussées, dont l'ap-

probation sera nécessaire pour rendre l'adjudication valable et définitive.

Toutefois, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, les adjudications relatives aux travaux d'entretien et de réparations ordinaires deviendront valables et définitives par la seule approbation du préfet.

Art. 18. Nonobstant les dispositions qui précèdent, et lorsque la dépense des travaux n'excédera pas 5,000 fr., le préfet pourra, dans les cas urgents, recevoir des soumissions isolées sans concours.

Art. 19. Dans certaines circonstances, et lorsqu'il ne s'agira que de travaux neufs dont la dépense n'excédera pas 15,000 francs, le préfet pourra déléguer au sous-préfet la faculté de passer l'adjudication au chef-lieu de la sous-préfecture : le sous-préfet suivra les formes et les dispositions ci-dessus indiquées; il sera assisté du maire du chef-lieu de la sous-préfecture, de deux membres du conseil d'arrondissement, et d'un ingénieur ordinaire.

Art. 20. Le montant du cautionnement n'excédera pas le trentième de l'estimation des travaux, déduction faite de toutes les sommes portées à valoir pour cas imprévus, indemnités de terrains et ouvrages en régie.

Ce cautionnement sera mobilier et immobilier, à la volonté des soumissionnaires. Les valeurs mobilières ne pourront être que des effets ayant cours sur la place.

Art. 21. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au Bulletin des lois.

Donné en notre château de Saint-Cloud, le dixième

jour du mois de mai de l'an de grâce mil huit cent vingt-neuf, et de notre règne le cinquième.

Signé, CHARLES.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,*

DE MARTIGNAC.

ORDONNANCE DU ROI

portant que toute proposition de travaux publics concernant les routes et canaux devra être l'objet d'une enquête préalable.

A Paris, le 28 février 1831.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir salut :

Vu l'article 8 de l'ordonnance du 10 mai 1829;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. A l'avenir, toute proposition d'ouvrir une route ou un canal, de perfectionner ou de créer la navigation d'un fleuve ou d'une rivière, de construire un chemin de fer, devra être l'objet d'une enquête préalable dans les formes ci-après déterminées.

ART. 2. L'enquête s'ouvrira sur un simple avant-projet où l'on fera connaître le tracé général de la ligne

des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants, et l'appréciation sommaire des dépenses.

A cet avant-projet sera joint le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais de l'entreprise si elle devait être l'objet d'une concession à une compagnie.

Art. 3. Il sera formé, au chef-lieu de chacun des départements que la ligne des travaux devra traverser, une commission de neuf membres au moins et de treize au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, parmi les négociants et armateurs et les chefs d'établissements industriels.

Cette commission sera présidée par un membre du conseil général du département.

Art. 4. Des registres resteront ouverts, pendant un mois au moins et quatre mois au plus, au chef-lieu de chacun des départements et des arrondissements que la ligne des travaux devra traverser, pour recevoir les observations auxquelles l'avant-projet pourra donner lieu. La durée de l'ouverture des registres sera déterminée entre ces limites, pour chaque cas particulier, par le directeur général des ponts et chaussées.

Art. 5. A l'expiration du délai qui sera fixé en vertu de l'article précédent, la commission, formée ainsi qu'il est dit à l'article 3, se réunira sur-le-champ: elle examinera les déclarations consignées aux registres de l'enquête; elle entendra les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département, et, après avoir recueilli, auprès de toutes autres personnes qu'elle jugerait utile de consulter, les renseignements

dont elle croira avoir besoin, elle donnera ses conclusions motivées.

Ces diverses opérations devront être terminées dans un nouveau délai d'un mois.

ART. 6. Le procès-verbal de l'enquête sera clos immédiatement. Le président de la commission le transmettra sur-le-champ au préfet, qui l'adressera, avec son avis, au directeur général des ponts et chaussées, dans les quinze jours qui suivront la clôture du procès-verbal.

ART. 7. Les chambres de commerce (et là où il n'y aura pas de chambre de commerce, les chambres consultatives et les tribunaux de commerce) des villes intéressées à l'exécution des travaux seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'opération.

Les procès-verbaux de leurs délibérations devront être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 5.

ART. 8. Si l'enquête est encore ouverte, ou si, l'enquête étant fermée, la décision du Gouvernement n'était point encore arrêtée à l'époque de la tenue des conseils généraux de département et des conseils d'arrondissement, ces conseils seront également appelés à exprimer leur opinion sur les avantages ou les inconvénients de l'entreprise projetée.

ART. 9. Lorsqu'une compagnie sera autorisée à entreprendre à ses frais, risques et périls l'une des entreprises spécifiées à l'art. 1er, et que, pour prix de ses avances, elle recevra la concession à perpétuité des produits, elle aura le libre choix de ses agents et de ses moyens

d'exécution ; il ne lui sera tracé qu'un simple programme qui définira le système et les dimensions générales du canal, de la navigation ou du chemin de fer. Le cahier des charges contiendra en outre les conditions qu'il serait utile ou nécessaire d'imposer dans les intérêts publics ou dans ceux des tiers. La surveillance de l'administration ne s'appliquera qu'aux conditions générales de l'entreprise, telles qu'elles auront été stipulées dans le programme des travaux et dans le cahier des charges.

Toutefois les dispositions du paragraphe précédent seront sujettes aux exceptions énoncées dans l'article qui va suivre.

Art. 10. Si la ligne des ouvrages doit traverser la zone de défense, l'avant-projet soumis à l'enquête, ainsi que la partie du cahier de charges relative aux travaux qui seraient situés dans ladite zone, sera également soumis avant toute concession aux formalités prescrites par les ordonnances des 18 septembre 1816 et 28 décembre 1828 pour les travaux mixtes.

Les dispositions spéciales des ouvrages situés dans l'étendue de la zone de défense seront nécessairement concertées, avant toute entreprise, entre les départements de la guerre et de l'intérieur, conformément auxdites ordonnances.

Parmi ces ouvrages, ceux qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents des compagnies concessionnaires, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et de

l'intérieur. La même faculté poura être accordée par exception pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en pourra résulter aucun inconvénient pour la défense.

ART. 11. Les formalités d'enquête ci-dessus déterminées ne seront point appliquées aux projets de canaux déjà remis à l'administration, et qui ont été ou qui sont en ce moment l'objet d'une instruction particulière.

ART. 12. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur et notre ministre secrétaire d'Etat au département de la guerre sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois*.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur*,

Signé, MONTALIVET.

ORDONNANCE DU ROI

portant que les enquêtes qui doivent précéder les entreprises des travaux publics seront soumises aux formalités déterminées pour les travaux d'intérêt purement communal.

Au palais des Tuileries, le 23 août 1835.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu l'ordonnance royale du 18 février 1834, portant règlement sur les formalités des enquêtes qui doivent précéder la loi ou l'ordonnance déclarative de l'utilité publique;

Considérant que cette ordonnance, s'appliquant aux travaux projetés dans un intérêt général, prescrit des formalités dont quelques unes seraient sans objet ou incomplètes en ce qui concerne les travaux d'intérêt purement communal ou même départemental;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Les enquêtes qui, aux termes du paragraphe 3 de l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, doivent précéder les entreprises de travaux publics dont l'exécution doit avoir lieu en vertu d'une ordonnance royale, seront soumises aux formalités ci-après déterminées pour les travaux proposés par un conseil municipal dans l'intérêt exclusif de sa commune.

ART. 2. L'enquête s'ouvrira sur un projet où l'on fera connaître le but de l'entreprise, le tracé des travaux, les dispositions principales des ouvrages et l'appréciation sommaire des dépenses.

ART. 3. Ce projet sera déposé à la mairie pendant quinze jours, pour que chaque habitant puisse en prendre connaissance; à l'expiration de ce délai, un commissaire désigné par le préfet recevra à la mairie, pendant trois jours consécutifs, les déclarations des habitants sur l'utilité publique des travaux projetés. Les délais ci-des-

sus prescrits pour le dépôt des pièces à la mairie et pour la durée de l'enquête, pourront être prolongés par le préfet.

Dans tous les cas, ces délais ne courront qu'à dater de l'avertissement donné par voie de publication et d'affiches.

Il sera justifié de l'accomplissement de cette formalité par un certificat du maire.

Art. 4. Après avoir clos et signé le registre de ces déclarations, le commissaire le transmettra immédiatement au maire avec son avis motivé et les autres pièces de l'instruction qui auront servi de base à l'enquête.

Si le registre d'enquête contient des déclarations contraires à l'adoption du projet, ou si l'avis du commissaire lui est opposé, le conseil municipal sera appelé à les examiner, et émettra son avis par une délibération motivée, dont le procès-verbal sera joint aux pièces. Dans tous les cas, le maire adressera immédiatement les pièces au sous-préfet, et celui-ci au préfet, avec son avis motivé.

Art. 5. Le préfet, après avoir pris, dans les cas prévus par les règlements, l'avis des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures dans les lieux où il en est établi, enverra le tout à notre ministre de l'intérieur avec son avis motivé, pour, sur son rapport, être statué par nous sur la question d'utilité publique des travaux, conformément aux dispositions de la loi du 7 juillet 1833.

Art. 6. Lorsque les travaux n'intéresseront pas exclusivement la commune, l'enquête aura lieu, suivant

leur degré d'importance, conformément aux articles 9 et 10 de l'ordonnance du 18 février 1834.

Art. 7. Notre ministre des finances sera préalablement consulté toutes les fois que les travaux entraîneront l'application de l'avis du conseil d'État, approuvé le 21 février 1808, sur la cession aux communes de tout ou partie d'un bien de l'Etat.

Art. 8. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au Bulletin des Lois.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,*

Signé, A. Thiers.

ORDONNANCE DU ROI

contenant le tarif des frais et dépens pour tous les actes qui seront faits en vertu de la loi du 7 juillet 1833, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A Paris, le 18 septembre 1833.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre garde des sceaux, ministre de la justice ;

Vu l'article 41 de la loi du 7 juillet 1833, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

La taxe de tous actes faits en vertu de la loi du 7 juillet 1833 sera réglée par le tarif ci-après :

CHAPITRE 1er.

Des huissiers.

Art. 1er. Il sera alloué à tous huissiers un franc pour l'original,

1° De la notification de l'extrait du jugement d'expropriation aux personnes désignées dans les articles 15 et 22 de la loi du 7 juillet 1833;

2° De la signification de l'arrêt de la cour de cassation (articles 20 et 42 de ladite loi);

3° De la dénonciation de l'extrait du jugement d'expropriation aux ayants droit mentionnés aux articles 21 et 22;

4° De la notification de l'arrêté du préfet qui fixe la somme offerte pour indemnités (art. 23);

5° De l'acte contenant acceptation des offres faites par l'administration, avec signification, s'il y a lieu, des autorisations requises (art. 24, 25 et 26);

6° De l'acte portant convocation des jurés et des parties, avec notification aux parties d'une expédition de l'arrêt par lequel la cour royale a formé la liste du jury (art. 31 et 33);

7° De la notification au juré défaillant de l'ordonnance du directeur du jury qui l'a condamné à l'amende (art. 32);

8° De la notification de la décision du jury, revêtue de l'ordonnance d'exécution (art. 41);

9° De la sommation d'assister à la consignation dans le cas où il n'y aura pas eu d'offres réelles (art. 54);

10° De la sommation au préfet pour qu'il soit procédé à la fixation de l'indemnité (art. 55);

11° De l'acte contenant réquisition par le propriétaire de la consignation des sommes offertes, dans le cas où cette réquisition n'a pas été faite par l'acte même d'acceptation (art. 59);

12° Et généralement de tous actes simples auxquels pourra donner lieu l'expropriation.

Art. 2. Il sera alloué à tous huissiers un franc cinquante centimes pour l'original,

1° De la notification du pourvoi en cassation formé soit contre le jugement d'expropriation, soit contre la décision du jury (art. 20 et 42);

2° De la dénonciation, faite au directeur du jury par le propriétaire ou l'usufruitier, des noms et qualités des ayants droit mentionnés au § 1er de l'article 21 de la loi précitée (art. 21 et 22);

3° De l'acte par lequel les parties intéressées font connaître leurs réclamations (art. 18, 21, 39, 52 et 54);

4° De l'acte d'acceptation des offres de l'administration, avec réquisition de consignation (art. 24 et 59);

5° De l'acte par lequel la partie qui refuse les offres de l'administration indique le montant de ses prétentions (art. 17, 24, 28 et 53);

6° De l'opposition formée par un juré à l'ordonnance du magistrat directeur du jury, qui l'a condamné à l'amende (art. 32);

7° De la réquisition du propriétaire tendant à l'acquisition de la totalité de son immeuble (art. 50);

8° De la demande à fin de rétrocession des terrains non employés à des travaux d'utilité publique (art. 60 et 61);

9° De la demande tendant à ce que l'indemnité d'une expropriation déjà commencée soit réglée conformément à la loi du 7 juillet 1833 (art. 68);

10° Enfin, de tous actes qui, par leur nature, pourront être assimilés à ceux dont l'énumération précède.

Art. 3. Il sera alloué à tous huissiers pour l'original,

1° Du procès-verbal d'offres réelles contenant le refus ou l'acceptation des ayants droit et sommation d'assister à la consignation (art. 53). . . . . 2 fr. 25 c.

2° Du procès-verbal de consignation, soit qu'il y ait eu ou non offres réelles (art. 49, 53 et 54). . . . . 4 »

Art. 4. Il sera alloué pour chaque copie des exploits ci-dessus le quart de la somme fixée pour l'original.

Art. 5. Lorsque les copies de pièces dont la notification a lieu en vertu de la loi seront certifiées par l'huissier, il lui sera payé trente centimes par chaque rôle, évalué à raison de vingt-huit lignes à la page et quatorze à seize syllabes à la ligne (art. 57).

Art. 6. Les copies de pièces déposées dans les archives de l'administration qui seront réclamées par les parties dans leur intérêt pour l'exécution de la loi, et qui seront certifiées par les agents de l'administration, seront payées à l'administration sur le même taux que les copies certifiées par les huissiers.

Art. 7. Il sera alloué à tous huissiers cinquante centimes pour visa de leurs actes, dans le cas où cette formalité est prescrite.

Ce droit sera double, si le refus du fonctionnaire qui doit donner le visa oblige l'huissier à se transporter auprès d'un autre fonctionnaire.

Art. 8. Les huissiers ne pourront rien réclamer pour le papier des actes par eux notifiés, ni pour l'avoir fait viser pour timbre.

Ils emploieront du papier d'une dimension égale, au moins, à celle des feuilles assujetties au timbre de soixante-dix centimes.

CHAPITRE II.

Des greffiers.

Art. 9. Tous extraits ou expéditions délivrés par les greffiers en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique seront portés sur papier d'une dimension égale à celle des feuilles assujetties au timbre de un franc vingt-cinq centimes.

Ils contiendront vingt-huit lignes à la page et quatorze à seize syllabes à la ligne.

Art. 10. Il sera alloué aux greffiers quarante centimes pour chaque rôle d'expédition ou d'extrait.

Art. 11. Il sera alloué aux greffiers, pour la rédaction du procès-verbal des opérations du jury spécial, cinq francs pour chaque affaire terminée par décision du jury rendue exécutoire.

Néanmoins cette allocation ne pourra jamais excéder

quinze francs par jour, quel que soit le nombre des affaires ; et, dans ce cas, ladite somme de quinze francs sera répartie également entre chacune des affaires terminées le même jour.

Art. 12. L'état des dépens sera rédigé par le greffier.

Celle des parties qui requerra la taxe devra, dans les trois jours qui suivront la décision du jury, remettre au greffier toutes les pièces justificatives.

Le greffier paraphera chaque pièce admise en taxe, avant de la remettre à la partie.

Art. 13. Il sera alloué au greffier dix centimes pour chaque article de l'état des dépens, y compris le paraphe des pièces.

Art. 14. L'ordonnance d'exécution du magistrat directeur du jury indiquera la somme des dépens taxés et la proportion dans laquelle chaque partie devra les supporter.

Art. 15. Au moyen des droits ci-dessus accordés aux greffiers, il ne leur sera alloué aucune autre rétribution à aucun titre, sauf les droits de transport dont il sera parlé ci-après ; et ils demeureront chargés,

1° Du traitement des commis-greffiers, s'il était besoin d'en établir pour le service des assises spéciales ;

2° De toutes les fournitures de bureau nécessaires pour la tenue de ces assises ;

3° De la fourniture du papier des expéditions ou extraits, qu'ils devront aussi faire viser pour timbre.

CHAPITRE III.

Des indemnités de transport.

Art. 16. Lorsque les assises spéciales se tiendront ailleurs que dans la ville où siége le tribunal, le magistrat directeur du jury aura droit à une indemnité fixée de la manière suivante :

S'il se transporte à plus de cinq kilomètres de sa résidence, il recevra pour tous frais de voyage, de nourriture et de séjour, une indemnité de neuf francs par jour ;

S'il se transporte à plus de deux myriamètres, l'indemnité sera de douze francs par jour.

Art. 17. Dans le même cas, le greffier ou son commis assermenté recevra six ou huit francs par jour, suivant que le voyage sera de plus de cinq kilomètres ou de plus de deux myriamètres, ainsi qu'il est dit dans l'article précédent.

Art. 18. Les jurés qui se transporteront à plus de deux kilomètres du lieu où se tiendront les assises spéciales, pour les descentes sur les lieux autorisées par l'article 37 de la loi du 7 juillet 1833, recevront, s'ils en font la demande formelle, une indemnité qui sera fixée, pour chaque myriamètre parcouru, en allant et revenant, à deux francs cinquante centimes. Il ne leur sera rien alloué pour toute autre cause que ce soit, à raison de leurs fonctions, si ce n'est dans le cas de séjour forcé en route, comme il est dit ci-après, art. 24.

Art. 19. Les personnes qui seront appelées pour

éclairer le jury, conformément à l'article 37 précité, recevront, si elles le requièrent, savoir :

Quand elles ne seront pas domiciliées à plus d'un myriamètre du lieu où elles doivent être entendues, pour indemnité de comparution, un franc cinquante centimes ;

Quand elles seront domiciliées à plus d'un myriamètre, pour indemnité de voyage, lorsqu'elles ne seront pas sorties de leur arrondissement, un franc par myriamètre parcouru en allant et revenant ; lorsqu'elles seront sorties de leur arrondissement, un franc cinquante centimes.

Dans le cas où l'indemnité de voyage est allouée, il ne doit être accordé aucune taxe de comparution.

Art. 20. Les personnages appelés devant le jury, qui reçoivent un traitement quelconque à raison d'un service public, n'auront droit qu'à l'indemnité de voyage, s'il y a lieu, et si elles la requièrent.

Art. 21. Les huissiers qui instrumenteront dans les procédures en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique recevront, lorsqu'ils seront obligés de se transporter à plus de deux kilomètres de leur résidence, un franc cinquante centimes pour chaque myriamètre parcouru en allant et en revenant, sans préjudice de l'application de l'article 35 du décret du 14 juin 1813.

Art. 22. Les indemnités de transport ci-dessus établies seront réglées par myriamètre et demi-myriamètre. Les fractions de huit ou neuf kilomètres seront comptées pour un myriamètre, et celles de trois à huit kilomètres pour un demi-myriamètre.

Art. 23. Les distances seront calculées d'après le

tableau dressé par les préfets, conformément à l'article 93 du décret du 18 juin 1811.

Art. 24. Lorsque les individus dénommés ci-dessus seront arrêtés dans le cours du voyage par force majeure, ils recevront en indemnité, pour chaque jour de séjour forcé, savoir :

Les jurés, deux francs cinquante centimes ;

Les personnes appelées devant le jury et les huissiers, un franc cinquante centimes.

Ils seront tenus de faire constater par le juge de paix, et, à son défaut, par l'un des suppléants ou par le maire, et, à son défaut, par l'un de ses adjoints, la cause du séjour forcé en route, et d'en représenter le certificat à l'appui de leur demande en taxe.

Art. 25. Si les personnes appelées devant le jury sont obligées de prolonger leur séjour dans le lieu où se fait l'instruction, et que ce lieu soit éloigné de plus d'un myriamètre de leur résidence, il leur sera alloué, pour chaque journée, une indemnité de deux francs.

Art. 26. Les indemnités des jurés et des personnes appelées pour éclairer le jury seront acquittées comme frais urgents par le receveur de l'enregistrement, sur un simple mandat du magistrat directeur du jury, lequel mandat devra, lorsqu'il s'agira d'un transport, indiquer le nombre des myriamètres parcourus, et, dans tous les cas, faire mention expresse de la demande d'indemnité.

Art. 27. Seront également acquittées par le receveur de l'enregistrement les indemnités de déplacement que le magistrat directeur du jury et son greffier pourront réclamer lorsque la réunion du jury aura lieu dans une commune autre que le chef-lieu judiciaire de l'arrondis-

sement. Le paiement sera fait sur un état certifié et signé par le magistrat directeur du jury, indiquant le nombre des journées employées au transport et la distance entre le lieu où siége le jury et le chef-lieu judiciaire de l'arrondissement.

Art. 28. Dans tous les cas, les indemnités de transport allouées au magistrat directeur du jury et au greffier resteront à la charge soit de l'administration, soit de la compagnie concessionnaire, qui aura provoqué l'expropriation, et ne pourront entrer dans la taxe des dépens.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales.

Art. 29. Il ne sera alloué aucune taxe aux agents de l'administration autorisés par la loi du 7 juillet 1833 à instrumenter concurremment avec les huissiers.

Art. 30. Le greffier tiendra exactement note des indemnités allouées aux jurés et aux personnes qui seront appelées pour éclairer le jury, et en portera le montant dans l'état de liquidation des frais

Art. 31. L'administration de l'enregistrement se fera rembourser de ses avances comprises dans la liquidation des frais par la partie qui sera condamnée aux dépens, en vertu d'un exécutoire délivré par le magistrat directeur du jury, et selon le mode usité pour le recouvrement des droits dont la perception est confiée à cette administration.

Quant aux indemnités de transport payées au magis-

trat directeur du jury et au greffier, et qui, suivant l'article 28 ci-dessus, ne pourront entrer dans la taxe des dépens, elle en sera remboursée soit par l'administration, soit par la compagnie concessionnaire, qui aura provoqué l'expropriation.

ART. 32. Notre garde des sceaux, ministre de la justice, notre ministre du commerce et des travaux publics, et notre ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois.*

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Signé, BARTHE.

Certifié conforme par nous :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Signé, BARTHE.

ORDONNANCE DU ROI

relative aux terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, et qui n'avaient pas reçu ou ne recevraient pas cette destination.

A Paris, le 22 mars 1835.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS ;

Vu les articles 60, 61 et 66 de la loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Voulant régler le mode d'exercice du privilége accordé par ces articles aux anciens propriétaires des terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, que l'administration serait dans le cas de revendre;

Vu les avis de nos ministres secrétaires d'État de l'intérieur et de la guerre;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

ART. 1er. Les terrains ou portions de terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, et qui n'auraient pas reçu ou qui ne recevraient pas cette destination, seront remis à l'administration des domaines pour être rétrocédés, s'il y a lieu, aux anciens propriétaires ou à leurs ayants droit, conformément aux articles 60 et 61 de la loi du 7 juillet 1833.

Le contrat de rétrocession sera passé devant le préfet du département, ou devant le sous-préfet, sur délégation du préfet, en présence et avec le concours d'un préposé de l'administration des domaines, et d'un agent du ministère pour le compte duquel l'acquisition des terrains avait été faite.

Le prix de la rétrocession sera versé dans les caisses du domaine.

ART. 2. Si les anciens propriétaires ou leurs ayants droit encourent la déchéance du privilége qui leur est accordé par les articles 60 et 61 de la loi du 7 juillet, les terrains ou portions de terrains seront aliénés dans la forme tracée pour l'aliénation des biens de l'État, à la diligence de l'administration des domaines.

ART. 3. Nos ministres secrétaires d'État sont char-

gés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois.*

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État des finances,*
Signé, HUMANN.

TARIFS — IMPOT.

SOMMAIRE.

1° Loi du 2 juillet 1838, portant que l'impôt dû au trésor sur le prix des places sera perçu sur la partie du tarif correspondant au transport.

2° Loi du 9 août 1839 sur les modifications à apporter dans les cahiers des charges annexés aux concessions de chemins de fer.

3° Modèle d'une autorisation ministérielle portant modification d'un tarif.

LOI

portant que l'impôt dû au trésor sur le prix des places sera perçu, pour les chemins de fer, sur la partie du tarif correspondant au prix du transport.

Au palais de Neuilly, le 2 juillet 1838.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. L'impôt dû au trésor public sur le prix des places sera perçu, pour les chemins de fer, sur la partie du tarif correspondant au prix du transport.

Art. 2. Cette disposition est applicable, à partir de la promulgation de la présente loi, aux chemins de fer actuellement concédés.

Art. 3. Pour ceux de ces chemins dont les cahiers des charges ne fixent pas le tarif, ou dont le tarif n'est pas divisé en deux parties correspondant, l'une au transport, l'autre au péage, l'impôt du dixième sera perçu sur le tiers du prix total des places.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État ;

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly le 2e jour du mois de juillet, l'an 1838.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé, Barthe.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé, N. Martin (du Nord).

LOI

sur les modifications à apporter dans les Cahiers des charges annexés aux concessions de chemins de fer.

Au palais des Tuileries, le 9 août 1839.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. UNIQUE. Les compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés jusqu'à ce jour sont autorisées à proposer des modifications au tracé général de ces chemins et à leur largeur, au maximum des pentes, au minimum du rayon des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, enfin à la pente des routes royales et départementales déplacées ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité compétente.

L'administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que les compagnies pourraient demander aux tarifs réglés par les cahiers de charges.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanc-

tionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais des Tuileries le 9e jour du mois d'août, l'an 1839.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé, J.-B. TESTE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé, J. DUFAURE.

TARIF.

Modèle d'une ordonnance ministérielle portant modification d'un Tarif.

Le ministre, secrétaire d'État, des travaux publics,

Vu la demande de la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles partant de la rive droite de la Seine, tendant à obtenir une augmentation au tarif réglé pour le transport des voyageurs par l'adjudication du 26 avril 1837;

Vu le procès-verbal de cette adjudication ;

Vu la loi du 1er août 1839, notamment le dernier paragraphe de l'art. 6 de cette loi ;

Arrête ce qui suit :

ART. 1er. Provisoirement, et jusqu'à ce qu'il en soit autrement décidé, le tarif 0 fr. 98 c. que la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles, partant de la rive droite de la Seine, est autorisée à percevoir pour le transport des voyageurs sur la distance entière de Paris à Versailles, est porté à un franc soixante et douze centimes (1 fr. 72 c.), non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.

Paris, le 4 août 1839.

Signé, DUFAURE.

EXPLOITATION.

SOMMAIRE.

1° Ordonnance du roi du 22 juillet 1839, concernant les épreuves à faire subir aux chaudières des machines locomotives tubulaires.
2° Loi du 15 juillet 1840, relative à divers chemins de fer
3° Arrêté du ministre des travaux publics pour le service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.
4° Ordonnnance du préfet de police concernant le service du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite).
5° Circulaire du directeur général, du 16 mai 1839, portant avis d'une décision de M. le ministre des finances sur la question relative aux procès-verbaux dressés par les agents chargés de la police des chemins de fer.

ORDONNANCE DU ROI

concernant les épreuves à faire subir aux chaudières des machines locomotives tubulaires.

Au palais des Tuileries, le 22 juillet 1839.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des travaux publics;

Vu les ordonnances royales des 29 octobre 1823 et

7 mai 1828, concernant les appareils à vapeur à haute pression;

Vu l'avis de la commission des machines à vapeur du 13 juin 1839, relatif aux épreuves à faire subir aux chaudières des machines locomotives tubulaires;

Considérant qu'il importe de pourvoir aux mesures de sûreté qu'exige l'emploi des machines locomotives;

Considérant qu'il est possible, sans inconvénient, de les soumettre à des épreuves moins rigoureuses que celles qui sont prescrites par les ordonnances susvisées pour les appareils à vapeur à haute pression,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les chaudières des machines locomotives tubulaires ne seront reçues, à partir du 1er janvier 1840, pour faire le service d'un chemin de fer, qu'après avoir été éprouvées à une pression double de la pression effective que la chaudière est appelée à supporter, et ce, au lieu de la pression triple qui est prescrite pour l'épreuve des chaudières en tôle ou en cuivre des autres machines par l'ordonnance du 7 mai 1828.

Art. 2. Jusqu'au 1er janvier 1840 les épreuves de réception des nouvelles machines de ce genre pourront être faites à une pression de moitié en sus seulement de la pression effective; mais passé ce délai, les machines mêmes qui auront été ainsi reçues devront, lorsqu'elles auront subi une réparation importante, être éprouvées à la pression double.

Art. 3. La circulation de toutes machines qui, par suite de l'épreuve, auraient subi des altérations de nature à compromettre leur solidité, sera interdite.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au dépar-

tement des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois.*

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi : *Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,*

Signé, J. DUFAURE.

LOI

relative aux chemins de fer de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, d'Andrezieux à Roanne, de Montpellier à Nîmes, et de Lille et Valenciennes à la frontière de Belgique.

Au palais des Tuileries, le 15 juillet 1840.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE PREMIER.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

ART. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à garantir, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, un minimum d'intérêt de

quatre pour cent pendant quarante-six ans et trois cent vingt-quatre jours, à dater du jour où le chemin de fer sera terminé et livré à la circulation dans toute son étendue, à la charge, par la compagnie, d'employer annuellement un pour cent à l'amortissement de son capital.

Art. 2. Le capital auquel s'appliquera cette garantie se composera du prix des travaux et de tous les frais de premier établissement, sans pouvoir, en aucun cas, excéder le montant du fonds social déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance du 13 août 1838 (soit quarante millions).

Si, dans l'insuffisance du fonds social pour achever les travaux et mettre l'entreprise en exploitation, la compagnie contractait un emprunt, les intérêts de cet emprunt et son amortissement annuel, dont le taux devra être agréé par le gouvernement, seront prélevés sur le produit brut du chemin.

En aucun cas, l'annuité à payer par l'État ne pourra dépasser l'intérêt à quatre pour cent de quarante millions (soit un million six cent mille francs).

Art. 3. Si, après que l'État aurait, à titre de garant, payé tout ou partie du minimum d'intérêt fixé ci-dessus, il arrivait que le bénéfice net de l'entreprise vînt à s'élever au-dessus de quatre pour cent, l'excédant serait exclusivement employé au remboursement des sommes versées par l'État.

Cette disposition est applicable à toute la durée de la concession.

Art. 4. Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat 1° du montant des

capitaux employés dans l'entreprise; 2° de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

Art. 5. Les conventions à passer entre l'État et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par des ordonnances royales.

Art. 6. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Art. 7. Le cahier de charges et la convention additionnelle annexés à la loi du 7 juillet 1838 seront remplacés par le cahier de charges annexé à la présente loi.

L'art. 6 de la loi du 7 juillet 1838 est rapporté.

TITRE II.

Chemin de fer de Strasbourg à Bale.

Art. 8. Le ministre des travaux publics est autorisé à prêter, au nom de l'État, à là compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, une somme égale aux trois dixièmes du fonds social déterminé par les statuts annexés à l'ordonnance du 14 mai 1838 (soit douze millions six cent mille francs).

Art. 9. Aucun versement ne sera fait par l'Etat tant que le sieur *Nicolas Kœchlin* n'aura pas justifié de la réalisation des dix-huit quarantièmes des travaux et dépenses nécessaires à l'achèvement de l'entreprise.

Après cette justification, les fonds seront versés par l'État au fur et à mesure de nouveaux travaux et de nouvelles dépenses. Ces versements s'effectueront par douzième. Le dernier douzième ne sera versé qu'après la

réception des travaux et la mise en exploitation du chemin tout entier.

ART. 10. Le taux de l'intérêt du prêt ci-dessus fixé sera réglé à raison de quatre pour cent, non compris un pour cent d'amortissement, au moyen duquel s'effectuera le remboursement du capital. L'intérêt ne courra qu'à dater de l'exécution entière des travaux et de la mise en exploitation de l'entreprise. L'amortissement ne commencera que trois ans après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

ART. 11. La compagnie affectera, par privilége, au paiement des intérêts et au remboursement de la somme prêtée :

1° Le chemin de Strasbourg à Bâle et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation;

2° Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer.

L'amortissement de l'Etat sera prélevé avant toute distribution de dividende aux actionnaires. Quant à l'intérêt de quatre pour cent, l'Etat ne le percevra qu'après que les actionnaires auront touché sur le produit net quatre pour cent de leur mise de fonds.

ART. 12. Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État de ses frais annuels d'entretien et de ses recettes.

ART. 13 Les conventions à passer entre l'État et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par des ordonnances royales.

ART. 14. Les actes à passer en vertu de la présente loi ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Art. 15. Les modifications apportées au cahier des charges relatif au chemin de fer de Paris à Orléans seront applicables, en ce qui le concerne, au cahier des charges du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

La clause relative au transport des marchandises en transit sera supprimée.

TITRE III.

Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

Art. 16. Le ministre des travaux publics est autorisé à consentir, au nom de l'Etat, un prêt de quatre millions de francs à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, dès que cette compagnie sera légalement reconstituée.

Art. 17. Sur cette somme, un million de francs sera employé au paiement des dettes de la compagnie, applicable d'abord et par préférence :

1° A la portion des terrains sur lesquels le chemin de fer est établi, et dont le prix n'a pas encore été payé ;

2° Aux salaires en retard des ouvriers qui ont été occupés aux travaux du chemin ;

3° Aux machines, voitures et wagons affectés à l'exploitation du chemin de fer, et dont le prix n'a pas encore été soldé.

La compagnie sera tenue de fournir un état détaillé des créances ci-dessus désignées, et le paiement s'en effectuera sous la surveillance de l'administration publique.

Art. 18. Les trois millions restants seront exclusi-

vement employés à exécuter les travaux d'achèvement et de perfectionnement du chemin de fer, et à compléter le matériel d'exploitation.

Ces trois millions ne seront mis à la disposition de la compagnie qu'après l'emploi du premier million, destiné au paiement des créances mentionnées à l'article précédent.

Art. 19. Le taux de l'intérêt sera réglé à raison de quatre pour cent par an.

Le remboursement s'effectuera au moyen d'un amortissement annuel de deux pour cent; l'amortissement commencera, au plus tard, trois ans après la signature de la convention autorisée par l'art. 16 de la présente loi.

Art. 20. La compagnie affectera, par privilége, au paiement des intérêts et au remboursement de la somme prêtée :

1° Le chemin de fer d'Andrezieux à Roanne et toutes ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation;

2° Les produits et revenus de toute espèce qui pourront résulter de l'exploitation du chemin de fer.

Néanmoins le chemin de fer et ses produits seront affectés en premier ordre, et jusqu'à concurrence d'une valeur de deux millions, au remboursement et au paiement des intérêts du surplus de la dette actuelle de la compagnie.

Art. 21. Les conventions à passer entre l'État et la compagnie pour l'exécution de la présente loi seront réglées par ordonnances royales.

Art. 22. Les actes à passer entre le gouvernement et la compagnie pour la réalisation du prêt autorisé par la présente loi seront enregistrés moyennant le droit fixe

de un franc. Ces actes emporteront hypothèque de plein droit sur le chemin de fer, sur toutes ses dépendances et sur le matériel d'exploitation; les inscriptions hypothécaires seront prises au nom de l'agent judiciaire du trésor.

TITRE IV.

Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Art. 23. Une somme de quatorze millions est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Ce chemin sera mis en communication, d'une part, avec le chemin de Montpellier à Cette, et, d'autre part, avec le chemin d'Alais à Nîmes et à Beaucaire.

TITRE V.

Chemins de fer de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.

Art. 24. Une somme de six millions de francs est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Lille à la frontière de Belgique.

Une somme de quatre millions de francs est affectée à l'établissement d'un chemin de fer de Valenciennes à la frontière de Belgique.

TITRE VI.

Dispositions générales.

ART. 25. Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'application des lois et règlements sur les douanes.

ART. 26. Des ordonnances royales régleront également le mode d'exploitation et les tarifs qui seront provisoirement appliqués aux chemins exécutés sur les fonds de l'Etat.

ART. 27. Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

ART. 28. Sur les allocations déterminées aux articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de quarante millions (40,000,000 f.), il est ouvert au ministre des travaux publics,

Sur l'exercice 1840, un crédit de dix millions.

Ce crédit sera réparti de la manière suivante :

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.	4,000,000 f.
D'Andrezieux à Roanne.	2,000,000
De Montpellier à Nîmes.	1,000,000
De Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.	3,000,000
Total.	10,000,000

Art. 29. Il sera pourvu aux allocations autorisées par la présente loi sur les ressources extraordinaires destinées à faire face aux dépenses comprises dans la deuxième section du budget du ministère des travaux publics.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais des Tuileries le 15 juillet 1840.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé, Vivien.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé, comte Jaubert.

CAHIER DE CHARGES

pour l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq

années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui a ratifié la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Orléans, avec embranchement sur Corbeil, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

Art. 2. Le chemin de fer partira du boulevard de l'Hôpital, à Paris, entre la place Walhubert et le pont de la Bièvre : il se dirigera sur Orléans en passant par Etampes.

L'embranchement de Corbeil aura son origine entre Athis et Juvisy.

Le maximum des pentes et rampes du chemin de fer n'excédera pas cinq millimètres (0^{m} 005) par mètre pour la ligne de Paris à Orléans, et deux millimètres (0^{m} 002) pour l'embranchement de Corbeil.

Art. 3. A dater de l'homologation de la présente concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par sections de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Orléans; elle indiquera, sur ce plan, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté

de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 4. Le chemin de fer aura deux voies au moins sur tout son développement.

Aux abords de Paris, et sur une longueur de mille mètres au moins, le chemin devra être établi sur quatre voies, pour le service de la gare de départ et d'arrivée.

ART. 5. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres (8m30) dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44) au moins.

La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m 50) dans les parties en levée, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

ART. 6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à huit cents mètres (800m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les

raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

ART. 7. La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive sera moyennement de vingt mille mètres (20,000^{m}). Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres (200^{m}) au moins. Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

ART. 8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration supérieure, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ART. 9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un

chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route royale, de sept mètres (7m) pour la route départementale, de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5m) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutres sera de quatre mètres trente centimètres (4m 50) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

Art. 10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route royale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m) pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont, entre les culées, sera au moins de sept mètres quarante centimètres (7m 40), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4m 30).

Art. 11. Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ART. 12. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois, piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

ART. 13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres (0 m 03) par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres (0 m 05) pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

ART. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

ART. 15. Dans le cas où des chemins vicinaux, ru-

raux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0m, 03). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien payé par la compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

ART. 18. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres ($7^m,40$) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres ($5^m, 50$) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres ($4^m,30$).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

ART. 19. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m) de hauteur.

ART. 20. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que pos-

sible, en pierres de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

ART. 21. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre (1m) de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

ART. 22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

ART. 23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra en conséquence se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois

et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que dans aucun cas elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 25. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 26. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 27. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 28. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration, et aux frais de la compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 29. Les frais de visite, de surveillance et de

réception des travaux seront supportés par la compagnie.

Ces frais seront réglés par l'administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

ART. 30. La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, pardevant l'administration, de la constitution d'un fonds social de vingt millions de francs (20,000,000 fr.) au moins, et de la réalisation en espèces d'une somme egale au dixième de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du gouvernement et restera acquise au trésor public.

Quand les travaux seront achevés et que la circulation sera établie sur un parcours de trente kilomètres, le cautionnement sera rendu en totalité.

ART. 31. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer

dans les délais fixés par l'article 1er; et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la quatrième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets.

La partie non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 32. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie, et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 34. Les machines locomotives employées aux trans-

ports sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

ART. 35. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de la loi qui a ratifié la concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne : ainsi tout poids compris entre zéro et 200 kilogrammes payera comme 200 kilogrammes ; entre 200 et 400 kilogrammes, payera comme 400 kilogrammes, etc.

A moins de cas de force majeure, la vitesse sera de huit lieues à l'heure, au moins, pour les trains de voyageurs payant le maximum du prix fixé par le tarif.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles elle pourra régler le prix des places, de gré à gré, avec les voyageurs ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le dixième du nombre total des places du convoi.

TARIF.

		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX Total.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places.	Par tête et par kilomètre.			
	Voitures couvertes et fermées à glaces, suspendues sur ressorts (1re *classe*).	0,07	0,030	0,10
	Voitures couvertes et suspendues sur ressorts (2e *classe*). . . .	0,05	0,025	0,075
	Voitures découvertes mais suspendues sur ressorts (3e *classe*).	0,03	0,020	0,05
Bestiaux. .	Bœufs, vaches, taureaux, cheval, mulet, bête de trait.	0,10	0,05	0,15
	Veaux et porcs.	0 03	0,02	0,05
	Moutons, brebis, chèvres.	0,02	0,01	0,03
Houille, par tonne et par kilomètre.		0,08	0,045	0,125
Marchandises par tonne et par kilom.	3e *classe*. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes. . .	0,09	0,07	0,16
	2e *classe* — Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbons de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, en barres ou en feuilles, plomb en saumons.	0,10	0,08	0,18
	1re *classe*. — Fontes moulées, fer et plomb ouvré, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés.	0,11	0,09	0,20

		PRIX		
		de péage.	de transport	Total.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Objets divers par tonn. et par kilom.	Voitures sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0,17	0,08	0,25
	Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0,11	0,09	0,20

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, paieront à raison de quarante centimes (0 f. 40 c.) la tonne.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par des arrêtés du préfet rendus sur la proposition de la compagnie, et annoncés au moins un mois d'avance par des affiches.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois. Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 36. Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas 15 kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Art. 37. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les classifications à faire conformément au paragraphe précédent ne pourront avoir lieu qu'en vertu de règlements arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 38. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de 4,500 kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogrammes.

Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à

5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie consent à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, et à laisser circuler des voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 39. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables:

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

3° Et en général à tout paquet ou colis pesant isolément moins de 100 kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 200 kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les tarifs seront arrêtés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Néanmoins, au-dessus de 100 kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (0 f. 40 c.).

Les denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes, ne sont exceptés du tarif qu'autant qu'ils n'y sont pas nommément énoncés.

Art. 40. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 41. Les lettres et dépêches envoyées par un agent du gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver, à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 42. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

ART. 43. A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article premier pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les deux plus faibles dividendes, et l'on établira le dividende moyen des cinq autres années.

Il sera en outre ajouté à ce dividende moyen le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de quinze années à dater de l'époque où le droit en est ouvert au gouvernement, un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de quinze années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire dans le paragraphe précédent, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

ART. 44. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ou-

vrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état d'entretien le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Art. 45. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la

compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 46. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

Art. 47. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Orléans, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Paris à Orléans; cette faculté sera réciproque pour ce dernier chemin à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Toutefois, aucunes machines, voitures, wagons, etc., appartenant aux compagnies concessionnaires d'embran-

chements ou de prolongements, ne pourront circuler sur le chemin de fer qu'après avoir été examinés par la compagnie.

En cas de refus de sa part, la contestation sera soumise à trois arbitres, dont deux seront désignés par les parties, et le troisième par l'administration.

La compagnie pourra être assujettie par les lois qui concéderont ultérieurement des chemins de prolongement ou d'embranchement joignant celui de Paris à Orléans, soit à laisser aux concessionnaires de ces chemins le droit d'exploiter en concurrence avec elle la ligne d'Orléans à Paris, avec réciprocité, moyennant le paiement des droits de péage, soit à leur accorder une réduction sur les droits de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement excède cent kilomètres, quinze pour cent;

3° Si le prolongement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent;

4° Si le prolongement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

Art. 48. Si, par la direction qui lui sera assignée, le chemin de fer de Paris à Strasbourg, ou celui de Paris à Lyon, s'embranche sur le chemin de Paris à Orléans, la loi de concession pourra accorder à la compagnie qui se chargera d'exécuter le chemin de Paris à Strasbourg ou à Lyon la jouissance à frais et profits communs de la partie commune aux deux lignes, pourvu que cette partie ne s'étende pas au delà de Choisy-le-Roi, sauf paiement de la moitié du capital de l'établissement de cette partie du chemin et de son matériel;

ou stipuler, au profit de cette compagnie, la réduction à moitié des droits de péage pour les voitures, wagons et machines qui se dirigeraient vers les lieux situés au delà du point d'embranchement ou qui en viendraient.

Les dispositions ci-dessus seront également appliquées au profit du gouvernement, dans le cas où il serait autorisé à exécuter, aux frais du trésor, le chemin de Paris à Strasbourg ou de Paris à Lyon.

Dans le cas où une compagnie concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Paris à Orléans n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme dans le cas où les concessionnaires de celle-ci ne voudraient pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement serait autorisé à y pourvoir d'office et à prescrire toutes les mesures nécessaires.

Art. 49. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 50. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

Art. 51. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 52. La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou les significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre désigné fera élection de domicile a Paris.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile à Paris par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 53. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration, au sujet

de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

ART. 54. Le présent cahier de charges ne sera passible que du droit fixe de un franc.

ART. 55. La présente concession ne sera valable et définitive que par la ratification de la loi.

Le présent cahier de charges arrêté par nous, ministre secrétaire d'État des travaux publics.

Paris, le 6 avril 1840.

Signé, COMTE JAUBERT.

Accepté le présent cahier des charges dans toute sa teneur.

Paris, le 6 avril 1840.

Par délégation du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et en vertu de la décision de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 22 mars dernier.

Signé, F. BARTHOLONY,
président du conseil d'administration.

Clauses additionnelles.

Les articles 8 et 15 du cahier des charges sont modifiés ainsi qu'il suit, conformément aux votes des Chambres :

ART. 8. L'administration pourra autoriser les croise-

ments de niveau des routes royales et départementales, et des chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

Art. 15. Dans le cas où des routes royales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres (0^m 03). Les rails et le chemin de fer devront en outre être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Vu pour être annexé à la loi du 15 juillet 1840.

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

Signé, comte Jaubert.

ARRÊTÉ

pour le service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce;

Vu le cahier des charges de la concession du chemin

de fer de Paris à Saint-Germain, et notamment les articles 25 et 37;

Vu le procès-verbal dressé par les commissaires chargés de procéder à la visite dudit chemin de fer, et duquel il résulte que la voie unique, actuellement terminée, peut être dès à présent livrée à la circulation;

Considérant qu'en attendant les règlements d'administration publique, qui devront déterminer la sûreté et l'usage du chemin de fer, il importe de pourvoir par un règlement provisoire de police à ce qu'exige la sûreté des voyageurs;

Le comité de l'intérieur et du commerce du conseil d'État entendu,

Arrête ce qui suit:

§ I.

Mesures relatives au départ et à l'arrivée des voyageurs.

Art. 1er. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain de s'introduire sur cette voie, d'y circuler ou stationner.

Il est défendu d'y déposer, même momentanément, aucuns matériaux ni objets quelconques.

Il est défendu d'y introduire, faire circuler ou stationner aucune voiture, wagon ou machine étrangère au service.

Sauf les cas de réparation, aucune voiture, wagon ou machine appartenant, soit à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, soit aux concessionnaires

d'embranchements ou prolongements autorisés en vertu de l'article 42 du cahier des charges, ne pourra stationner ailleurs que sur les gares et lieux de chargement à ce spécialement affectés.

Art. 2. Aux points de départ et d'arrivée principaux, Paris et le Pecq, le lieu d'embarquement et celui de débarquement seront séparés de telle sorte que l'entrée et la sortie des voyageurs se fassent par deux voies différentes.

Art. 3. Les voyageurs ne seront admis sur les quais de chargement et d'embarquement qu'au moment des départs.

Art 4. Les convois ne se mettront en marche au départ qu'après trois avertissements donnés, les deux premiers à la cloche, et le troisième à la trompette.

Art. 5. Il n'est permis aux voyageurs d'entrer dans les voitures et d'en sortir que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer.

Art. 6. Les effets seront portés, de l'entrée de l'enceinte aux voitures, par les commissionnaires qui seront désignés par la compagnie.

En conséquence, nul commissionnaire, porteur ni domestique ne sera admis dans l'enceinte; les voyageurs, les agents de l'administration et ceux de la compagnie pourront seuls y entrer.

Art.7. Nulle machine ou voiture ne pourra parcourir plus de cinq fois le trajet entre Paris et Saint-Germain sans être visitée, et ce, indépendamment de toutes autres mesures de surveillance prescrites par les or-

donnances royales qui régissent les machines à vapeur.

Art. 8. Jusqu'à la réception de la seconde voie du chemin de fer, il sera établi au milieu de la distance à parcourir une gare de croisement, sur laquelle sera établie une barrière habituellement fermée : lorsque deux trains partiront simultanément des extrémités, le premier arrivé à l'entrée de la gare devra y entrer, et la barrière ne lui sera ouverte qu'après le passage du train opposé ; si les deux trains arrivent en même temps à la hauteur de la gare, celui qui viendra de Saint-Germain y entrera, et celui qui viendra de Paris passera droit jusqu'à trois heures après midi ; après cette heure, le convoi venant de Saint-Germain aura la priorité.

Les départs seront réglés de manière à ce que les trains ne puissent se rencontrer qu'à la gare.

Art. 9. Les heures des premiers et derniers départs de chaque journée seront déclarées d'avance aux préfets de police et de Seine-et-Oise.

Jusqu'à l'ouverture de la deuxième voie du chemin, les convois ne devront partir plus d'une demi-heure avant le lever du soleil, et de dix minutes après son coucher, d'une extrémité, qu'après l'arrivée de ceux qui viendront de l'extrémité opposée.

Après le coucher du soleil, les voitures devront être éclairées.

Art. 10. Avant de donner le signal du départ, le garde s'assurera par lui-même si tous les voyageurs sont placés et si toutes les portières sont fermées.

Il veillera à ce que les voyageurs se tiennent à leurs places, lorsqu'on s'arrêtera aux stations intermédiaires, et ne descendent de la voiture que lorsqu'ils n'iront pas plus loin.

§ II.

Mesures relatives à la circulation et à la marche des convois.

ART. 11. Les trains de voyageurs ou de marchandises ne pourront s'arrêter dans les points où le chemin de fer traverse de niveau des chemins publics.

ART. 12. Aux points où des chemins traverseront de niveau le chemin de fer, il sera établi de chaque côté une barrière.

ART. 13. A chacun des croisements, il y aura constamment un gardien à qui on ne remettra pas le soin de plus de deux cents mètres de voie, à droite et à gauche, au chemin des Bourguignons, de Denis-Bouché, de Colombes à Nanterre et de Croissy, et de cent mètres au chemin aux Vaches et au chemin vert de Chatou.

ART. 14. Les personnes à pied et à cheval et les voitures ou attelages quelconques ne pourront, à l'approche des trains remorqués par des machines locomotives, traverser le chemin de fer sur les points où il coupe à niveau les chemins publics qu'après le passage de ces trains.

ART. 15. A cet effet, les gardiens de barrières devront avertir de l'approche des convois et ne livrer passage aux personnes et aux voitures qui voudraient traverser la voie de fer qu'après le passage du convoi.

ART. 16. Les cantonniers chargés de l'entretien de la ligne devront interdire au public toute circulation

sur le chemin de fer, et avertir les gardes des trains, s'il y a quelques précautions à prendre pour la sûreté des voyageurs. Ils seront, d'ailleurs, munis d'un drapeau, ou autre signal, au moyen duquel ils avertiront les trains de s'arrêter, dans le cas d'accident.

ART. 17. Les cantonnniers placés le long des voies devront être assez rapprochés pour pouvoir se voir.

ART. 18. Ils devront parcourir, chacun sa section, immédiatement avant le passage des convois, et se trouver, au moment de ce passage, à l'extrémité de la section par laquelle le convoi arrive, afin de donner tous avertissements, s'il y a lieu.

ART. 19. Lorsque, par suite d'un accident, ou pour cause de réparation, la circulation devra être interrompue sur un point de la ligne, le passage sera immédiatement rétabli au moyen d'un tourne-voie, ou gare d'évitement provisoire, construit à côté de la partie en réparation.

ART. 20. La marche de chaque train sera confiée à un conducteur en chef, qui aura un uniforme et sera muni d'une trompette.

ART. 21. Le conducteur en chef aura sous ses ordres des conducteurs de seconde classe, en nombre suffisant pour qu'aucun n'ait pas plus de six voitures à surveiller.

ART. 22. Les commissaires spéciaux de police, préposés à la surveillance du chemin de fer, pourront, soit d'office, soit sur les réquisitions des agents de la compagnie, s'il y a lieu, faire accompagner les convois par un ou plusieurs agents de l'administration ou de la force publique.

Art. 23. Le garde sonnera de la trompette à l'approche des chemins publics traversés à niveau par le chemin de fer et les ateliers d'ouvriers employés aux travaux.

Art. 24. Le dernier wagon, ou voiture de chaque convoi, portera un gardien muni d'une trompette, pour avertir le convoi suivant en cas d'accident ou de ralentissement.

Les convois suivant la même direction ne partiront qu'à deux minutes au moins d'intervalle les uns des autres.

Art. 25. La marche des machines locomotives sera ralentie à l'approche et dans l'étendue des tourne-voies ou gares d'évitement qu'on aurait été obligé d'établir pour cause de réparation de la ligne.

Art. 26. Le conducteur de la machine ne pourra, dans aucun cas, la quitter; il doit, ainsi que le chauffeur, quand il n'est pas occupé, se tenir debout et veiller attentivement pendant tout le temps que la machine est en mouvement.

Art. 27. Aucune personne, autre que le conducteur de la machine et le chauffeur, ne pourra monter sur la machine locomotive ou sur son allège, sans la permission spéciale du directeur du chemin.

Art. 28. Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide, et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté et à la commodité des voyageurs.

Les différentes caisses de chaque voiture seront ouvertes par deux portières latérales, et chaque portière sera garnie d'un marchepied.

§ III.

Mesures générales.

ART. 29. Il est défendu aux voyageurs de se tenir debout sur les bancs des voitures.

ART. 30. Il est défendu aux voyageurs de passer d'une voiture dans une autre.

ART. 31. Les cantonniers et les gardiens de barrières devront faire sortir immédiatement toutes personnes qui se seraient introduites en dedans de la voie, soit entre les rails, soit en dehors des rails.

ART. 32. En cas de résistance de la part des contrevenants, les cantonniers et gardiens devront appeler l'assistance des agents de l'administration publique.

ART. 33. Il sera tenu, dans chacun des bureaux de la station du chemin de fer, un registre coté et paraphé, à Paris par le préfet de police, et ailleurs par les maires des lieux où les bureaux sont placés; lequel sera destiné à recevoir les réclamations de voyageurs qui auraient des plaintes à former contre les gardes des trains, les cantonniers, les gardes de barrières, les mécaniciens ou autres agents et ouvriers employés sur la ligne. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

ART. 34. Les poursuites, en raison d'accidents arrivés par le fait des agents de la compagnie, dont elle est civilement responsable, seront dirigées contre la personne du directeur.

agents placés sous leurs ordres surveilleront l'exécution du présent règlement ; ils seront chargés du maintien de l'ordre et interviendront à cet effet, au besoin, dans les difficultés qui s'élèveraient, soit entre les voyageurs, soit entre les voyageurs et les agents de la compagnie.

ART. 40. Ils recevront les réclamations et y feront droit sur-le-champ, dans les limites du présent règlement.

ART. 41. Procès-verbal sera dressé par eux de toutes les contraventions qui pourraient être commises, soit par les employés de la compagnie, soit par toutes autres personnes, ainsi que de tous les accidents qui pourraient survenir.

ART. 42. Ils adresseront ces procès-verbaux au préfet de police, pour le département de la Seine, et au préfet de Seine-et-Oise, pour le département de Seine-et-Oise, lesquels en transmettront copie au directeur général des ponts et chaussées.

ART. 43. Les agents préposés par la compagnie à la garde des barrières et clôtures et les cantonniers devront obéir aux réquisitions des commissaires spéciaux de police toutes les fois que ces réquisitions auront pour objet l'exécution du présent règlement.

ART. 44. Les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance seront tenus de dresser procès-verbal de toutes les détériorations, même quand elles ne compromettraient pas immédiatement la sûreté de la circulation.

Ils remettront copie de ces procès-verbaux à l'ingénieur chargé de la surveillance du chemin, qui provo-

quera telle mesure que de droit, et au directeur de la compagnie.

ART. 45. La compagnie fournira des corps de garde et des locaux pour les commissaires de police et les agents de surveillance.

ART. 46. Conformément à l'art. 32 du cahier des charges, annexé à la loi du 9 juillet 1835, les frais que nécessitera l'exécution du présent règlement demeureront à la charge de la compagnie.

ART. 47. Les contraventions au présent seront poursuivies et réprimées conformément aux lois et règlements.

ART. 48. Le préfet de police et le préfet du département de Seine-et-Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement.

Paris, le 25 août 1837.

Signé, MARTIN (du Nord).

ARRÊTÉ

concernant la police du chemin de fer de Paris à St-Germain.

Paris, le 26 août 1837.

Nous, conseiller d'Etat, préfet de police,

Vu, 1° l'arrêté pour le service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain pris par son Exc. le ministre

des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, le 25 août courant;

2° La lettre de Son Exc., en date du même jour, autorisant l'ouverture dudit chemin;

3° L'art. 471, § 15, du Code pénal;

4° La loi des 16-24 août 1790, titre XI, art. 3;

5° Les arrêtés du gouvernement du 12 messidor an VIII (1er juillet 1800) et du 3 brumaire an IX (25 octobre 1800);

Arrêtons ce qui suit :

ART. 1er. L'arrêté pour le service du chemin de fer de Paris à Saint-Germain pris par Son Exc. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, le 25 de ce mois, sera imprimé et affiché.

ART. 2. Les contraventions audit arrêté, dans l'étendue du département de la Seine, seront constatées par des procès-verbaux ou rapports qui nous seront transmis sans délai, et elles seront poursuivies conformément aux lois et règlements.

ART. 3. Le sous-préfet de l'arrondissement de Saint-Denis, l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées du département de la Seine, l'ingénieur en chef des mines du département de la Seine, les maires des communes des Batignolles-Monceaux, de Clichy, d'Asnières, de Colombes et de Nanterre, les commissaires de police, et notamment les commissaires spéciaux de police du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, le chef de la police municipale, les officiers de paix, les autres préposés de la préfecture de police et les gardes champêtres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de tenir la main à l'exécution dudit arrêté.

Il sera adressé, en outre, à M. le colonel de la garde municipale de la ville de Paris et à M. le commandant de la gendarmerie du département de la Seine, pour qu'ils en assurent l'exécution par tous les moyens qui sont en leur pouvoir.

Le conseiller d'Etat, préfet de police,

G. Delessert.

ORDONNANCE

concernant le service du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite).

Paris, le 6 septembre 1839.

Nous, conseiller d'État, préfet de police,

Vu, 1° notre arrêté du 8 août dernier, concernant la police du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), ensemble la nouvelle décision prise sur cet objet, le 20 du même mois, par le ministre des travaux publics;

2° L'arrêté de M. le ministre des travaux publics du 4 dudit mois, portant règlement provisoire du tarif du transport des voyageurs sur le chemin dont il s'agit;

3° L'article 471, § 15, du Code pénal;

4° La loi des 16-24 août 1790;

5° Les arrêtés du gouvernement des 12 messidor

an VIII (1er juillet 1800) et 3 brumaire an IX 25 octobre 1800);

Ordonnons ce qui suit :

§ I.

Mesures relatives à l'arrivée et au départ des convois.

ART. 1er. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer de Paris à Versailles de s'introduire sur cette voie, d'y circuler ou stationner.

Il est défendu d'y jeter et déposer, même momentanément, aucuns matériaux, ni objets quelconques.

Il est également défendu d'y introduire, faire circuler ou stationner aucune voiture, wagon ou machine étrangère au service.

Sauf les cas de force majeure, aucun stationnement de voitures ou de wagons, soit vides, soit chargés, ne pourra avoir lieu sur les voies du chemin de fer. Les conducteurs des convois ne pourront s'arrêter ailleurs que dans les stations.

ART. 2. Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article 1er les officiers de police, les gendarmes et autres agents de la force publique dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes.

Des mesures spéciales de précaution, auxquelles seront tenus de se soumettre les agents ci-dessus désignés, seront déterminées par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

ART. 3. Dans la partie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain comprise entre Paris et Asnières, la voie du milieu servira aux transports effectués de Paris sur Saint-Germain et de Paris sur Versailles.

La voie latérale de droite sera spécialement affectée aux transports en retour de Saint-Germain sur Paris, et la voie latérale de gauche aux transports en retour de Versailles sur Paris.

Dans aucune circonstance et sous aucun prétexte, on ne pourra changer la destination des deux voies latérales.

ART. 4. Les convois dirigés de Paris sur la ligne de Versailles ou celle de Saint-Germain ne pourront partir qu'à cinq minutes au moins d'intervalle les uns des autres.

Cet intervalle sera de dix minutes pour les convois qui suivront ceux qui devront s'arrêter entre Paris et Asnières.

Les convois descendant de Versailles ou de Saint-Cloud sur Paris ne pourront partir qu'à dix minutes d'intervalle les uns des autres; néanmoins les convois destinés au service des stations intermédiaires pourront partir cinq minutes après le convoi direct qui les aura précédés.

ART. 5. Les convois ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement spécialement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

La compagnie devra faire connaître au public par des affiches ou des avis imprimés, dont elle nous donnera communication immédiate, ces lieux de stationnement et les heures de départ et d'arrivée.

ART. 6. Aux points de départ de Paris et à la station

définitive de Saint-Cloud, les lieux d'embarquement et ceux de débarquement seront séparés de telle sorte que l'entrée et la sortie des voyageurs se fassent par des issues différentes.

Les mêmes dispositions seront appliquées, autant que possible, aux stations intermédiaires.

Art. 7. Les voyageurs ne seront admis sur les quais de chargement et débarquement qu'au moment des départs.

Art. 8. Les convois ne se mettront en marche, au départ des stations de Paris et Saint-Cloud, qu'après trois avertissements donnés, les deux premiers à la cloche et le troisième à la trompette.

La marche du convoi sera signalée par le cantonnier le plus rapproché de la station, au moyen d'un coup de sifflet que les cantonniers suivants devront successivement répéter.

Art. 9. Il n'est permis aux voyageurs d'entrer dans les voitures et d'en sortir que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer.

Art. 10. Pendant la nuit, les convois de voyageurs devront porter à l'arrière de la dernière voiture deux fanaux allumés, garnis de verres de couleur, de manière à ce que le convoi suivant puisse être averti au besoin de la présence du convoi qui le précède dans la même direction.

Les voitures fermées, destinées au transport des voyageurs, devront être éclairées intérieurement.

Art. 11. Tout le matériel d'exploitation, machines locomotives, voitures, wagons, seront toujours maintenus dans le meilleur état d'entretien possible.



Les machines locomotives ne pourront être employées sur le chemin de fer qu'après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements relatifs aux machines à vapeur; elles seront d'ailleurs visitées le plus souvent possible par l'ingénieur des mines en résidence dans le département.

Art. 12. Chaque convoi devra être accompagné :

1° D'un mécanicien;

2° D'un chauffeur capable, au besoin, d'arrêter la machine;

3° D'un conducteur au moins pour six voitures, de deux pour quatorze voitures, de trois pour vingt-quatre, et de quatre pour tout nombre de voitures au delà de vingt-quatre, le nombre de voitures ne pouvant pas toutefois excéder trente-deux.

Un de ces conducteurs devra être préposé à la garde du frein destiné à empêcher les convois de prendre une trop grande accélération de vitesse et à les arrêter au besoin.

Art. 13. Avant le départ du convoi, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein fonctionne avec facilité, etc.

Les conducteurs s'assureront de leur côté si toutes les voitures de voyageurs sont en bon état; le signal du départ ne sera donné que lorsque toutes les portières seront fermées.

§ II.

Mesures relatives à la circulation et à la marche des convois.

ART. 14. La vitesse maximum que les trains pourront prendre sur la pente de cinq millimètres de Versailles à Asnières sera fixée ultérieurement par un règlement spécial.

ART. 15. Les trains de voyageurs ou de marchandises ne pourront s'arrêter dans les points où le chemin de fer traverse à niveau les chemins publics.

ART. 16. Aux points où des chemins traversent de niveau le chemin de fer, il sera établi deux barrières, une de chaque côté, avec un gardien chargé spécialement de les ouvrir et de les fermer.

Toutefois, dans le cas où deux passages de niveau seraient assez rapprochés pour qu'un même gardien puisse en faire le service, le préfet, après avoir consulté l'ingénieur en chef, pourra accorder cette facilité à la compagnie.

ART. 17. Les barrières seront habituellement fermées; les gardes chargés du service de ces barrières les ouvriront quand cela sera nécessaire, et ils les refermeront sur-le-champ.

Lorsqu'un train est en vue ou attendu, il leur est défendu d'ouvrir.

ART. 18. Les cantonniers et gardes placés le long du chemin devront être assez rapprochés pour pouvoir se voir.

Ils devront parcourir chacun sa section avant le passage des convois, et veiller à ce que rien, ni sur les voies, ni en dehors des voies, ne puisse entraver leur marche.

Ils doivent d'ailleurs, autant que possible, se porter vers l'extrémité de leur section par laquelle le convoi arrive, pour donner tous les avertissements nécessaires.

Dans le cas où un convoi s'arrêterait sur la voie, soit pour le service d'une station intermédiaire, soit pour cause d'accident, le cantonnier le plus voisin devra se porter en arrière du convoi, pour transmettre les signaux d'arrêt aux convois qui pourraient circuler à la suite sur la même voie. Ces signaux consisteront en un drapeau pendant le jour, et en une lanterne agitée sur la voie pendant la nuit.

Art. 19. Lorsqu'il sera nécessaire d'établir des ateliers de réparation sur les voies, les chefs d'ateliers planteront un pavillon tricolore au milieu desdites voies chaque fois que les ouvriers remplaceront un rail, ou feront une réparation quelconque de nature à empêcher le passage de la machine.

Ce drapeau sera planté sur l'accotement, pour indiquer qu'il ne faut que ralentir la marche de la machine.

Art. 20. A l'approche, soit des ateliers de réparation,soit des chemins traversant à niveau le chemin de fer, soit des stations, le mécanicien devra ralentir la marche de la locomotive ; il devra en même temps faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du convoi.

Art. 21. Le mécanicien ne pourra, dans aucun cas, quitter la locomotive; il doit, ainsi que le chauffeur, se

tenir debout et surveiller attentivement pendant tout le temps que la machine est en mouvement.

Art. 22. Le mécanicien surveillera constamment la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière; il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein, afin de s'arrêter dès qu'il aperçoit les signaux qui le lui commandent.

Art. 23. Aucune personne, autre que le mécanicien et le chauffeur, ne pourra monter sur la locomotive ou sur son allège, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin.

Art. 24. Des gardes seront établis par la compagnie aux aiguilles et tourne-voies qui doivent servir à l'entrée dans les gares et stations.

Ces gardes seront chargés des manœuvres à faire pour diriger convenablement les convois sur la voie qu'ils doivent suivre.

Art. 25. En cas d'accident durant le trajet, le mécanicien, ou l'un des conducteurs, devront faire transmettre par les cantonniers les signaux nécessaires pour appeler les secours de la station la plus prochaine.

Art. 26. En cas de doute sur la transmission des signaux, le cantonnier courra avertir celui qui le suit immédiatement, et ainsi de suite, de poste en poste, jusqu'à ce que les signaux aient été bien compris et répétés.

Art. 27. Il y aura constamment à chaque station principale ou intermédiaire des agrès et outils convenables en cas d'accident, lesquels seront dirigés sur le



point où ils seront nécessaires dès que l'accident aura été signalé.

Art. 28. Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodes et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les différentes caisses de chaque voiture seront ouvertes par deux portières latérales, et chaque portière sera garnie d'un marchepied.

Chaque voiture portera à l'avant et à l'arrière des tampons garnis à ressort pour amortir, autant que possible, l'effet des chocs imprévus.

§ III.

Mesures générales.

Art. 29. Il est défendu aux voyageurs de se tenir debout sur les bancs des voitures.

Il leur est également défendu de passer d'une voiture dans une autre.

Art. 30. Les cantonniers et les gardes-barrières devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite en dedans des voies, soit entre les rails, soit en dehors des rails.

En cas de résistance de la part des contrevenants, les cantonniers et gardes devront appeler l'assistance des agents de l'administration publique.

Art. 31. Il sera tenu dans chacune des stations du chemin de fer un registre côté et paraphé par le maire

du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former contre les gardes, les cantonniers, les gardes-barrières, les mécaniciens ou autres agents et ouvriers employés sur la ligne.

Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

Art. 32. Les poursuites en raison d'accidents arrivés par le fait des agents de la compagnie, dont elle est civilement responsable, seront dirigées contre la personne du directeur ou du fondé de pouvoirs de la compagnie.

Art. 33. Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale à la diligence de tous agents de la compagnie, témoins de l'accident.

Le directeur ou le fondé de pouvoirs de la compagnie en informera immédiatement le préfet.

Art. 34. Des exemplaires imprimés du présent règlement et du tarif, certifiés par nous, seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des bureaux de la compagnie.

Les conducteurs gardes-convois devront également être munis de ces pièces pour les exhiber à toute réquisition.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur ce chemin.

Des extraits, en ce qui concerne les dispositions à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront également être placés dans chaque voiture.

§ IV.

Moyens d'exécution.

Art. 35. Il sera pourvu à la surveillance que l'administration doit exercer sur l'exécution du présent règlement et au maintien de l'ordre :

1° Par les soins des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines des départements de la Seine et de Seine-et-Oise ;

2° Par le commissaire de Saint-Cloud, pour la partie comprise entre Saint-Cloud et Asnières.

Art. 36. Les commissaires de police et les agents de surveillance veilleront au maintien de l'ordre ; ils dresseront procès-verbaux de toutes les contraventions qui pourraient être commises, soit par les employés de la compagnie, soit par toute autre personne, ainsi que de tous les accidents qui pourraient survenir.

Ils nous adresseront ces procès-verbaux pour que copie en soit transmise au ministre des travaux publics, après que nous aurons fait constater, s'il y a lieu, les circonstances de l'affaire, par les ingénieurs des ponts et chaussées ou par les ingénieurs des mines.

Art. 37. Les mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, surveillants et cantonniers devront obéir aux réquisitions des commissaires de police et des agents sous leurs ordres, dans tout ce qui est relatif à l'exécution du présent règlement.

Art. 38. Les commissaires de police et les agents

de surveillance donneront avis immédiatement des détériorations qui pourraient survenir sur le chemin aux ingénieurs des ponts et chaussées chargés de la surveillance, qui provoqueront telle mesure que de droit, et au fondé de pouvoirs de la compagnie.

Art. 39. Tous les frais qu'exigera l'exécution du présent règlement seront à la charge de la compagnie.

Elle est tenue de fournir des locaux de surveillance pour les commissaires de police et les agents de surveillance.

Si, dans certaines circonstances, il devenait nécessaire d'établir, auprès des stations, des postes militaires, tous les frais qui en résulteraient seraient également à la charge de la compagnie.

Art. 40. Les contraventions au présent règlement seront poursuivies et réprimées conformément aux lois et règlements.

Art. 41. L'arrêté de M. le ministre des travaux publics du 4 août dernier, portant règlement provisoire du tarif du transport des voyageurs sur le chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), sera imprimé et affiché de nouveau pour continuer d'être exécuté suivant sa forme et teneur.

Art. 42. Le sous-préfet de l'arrondissement de Saint-Denis, les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, les maires des communes du département de la Seine sur le territoire desquelles passe le chemin sus-désigné, le maire de Saint-Cloud, les commissaires de police, notamment les commissaires spéciaux de po-

lice du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et le commissaire de police de Saint-Cloud, le chef de la police municipale, les officiers de paix, les autres préposés de la préfecture de police, les agents de surveillance du chemin de fer et les gardes champêtres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de tenir la main à l'exécution de la présente ordonnance.

Elle sera, en outre, adressée à M. le colonel de la garde municipale de la ville de Paris et à M. le commandant de la gendarmerie du département de la Seine, pour qu'ils en assurent l'exécution par tous les moyens qui sont en leur pouvoir.

Le conseiller d'État, préfet de police,

G. DELESSERT.

CIRCULAIRE

du directeur général (M. Legrand), portant avis d'une décision de M. le ministre des finances sur la question relative aux procès-verbaux dressés par les agents chargés de la police des chemins de fer.

Paris, le 6 septembre 1839.

Monsieur le préfet, les compagnies concessionnaires de chemins de fer ont besoin, lorsque ces chemins sont terminés et livrés à la circulation, d'y établir des agents spéciaux, chargés, soit d'y percevoir les droits de péage

réglés par le tarif, soit d'en assurer la police et la surveillance; ces agents, d'après les termes des cahiers de charges les plus récents, peuvent être assermentés, et sont dans ce cas assimilés aux gardes champêtres.

La question s'est élevée de savoir si les procès-verbaux dressés par les agents ci-dessus désignés devraient être redigés sur papier timbré et enregistrés avec paiement des droits au comptant.

L'administration des domaines s'était prononcée pour l'affirmative, se fondant à cet égard sur un article des cahiers de charges relatifs aux concessions de chemins de fer, qui met à la charge des compagnies toutes les dépenses qu'entraînent la police, la sûreté, l'usage et la conservation desdits chemins et des ouvrages qui en dépendent.

Mais j'ai dû faire remarquer que si cette solution pouvait être admise dans tous les cas où les agents institués par les compagnies le sont exclusivement dans leur intérêt, et sous leur seule autorité, tels, par exemple, que les agents chargés de la perception des droits, il ne pouvait plus en être de même à l'égard des agents chargés de la police et de la conservation des chemins de fer.

Les chemins de fer, en effet, font partie du domaine public; les compagnies n'en ont en quelque sorte que l'usufruit, l'Etat en a la nue-propriété; les gardes chargés de la police desdits chemins sont donc véritablement les gardiens du domaine public, et à ce titre il est juste que leurs procès-verbaux, comme ceux des agents de la grande voirie, soient visés pour timbre et enregistrés en débet. On peut, toutefois, pour éviter toute fraude et toute difficulté dans la pratique, ne dispenser de la formalité de l'enregistrement au comptant que les pro-

cès-verbaux des agents qui seront commissionnés par l'administration.

Des observations dans ce sens ont été en conséquence adressées à M. le ministre des finances, qui les a prises en considération et a décidé, conformément à la proposition de M. le directeur général de l'enregistrement :

1° Que les procès-verbaux, quel que soit leur objet, dressés par les gardes et agents d'un chemin de fer nommés par la compagnie concessionnaire, doivent, comme ceux des gardes particuliers, être rédigés sur papier timbré et enregistrés au comptant ;

2° Qu'à l'égard des procès-verbaux de contravention rapportés par des agents qui seraient commissionnés *par l'État* pour remplir les fonctions de commissaires de police ou d'agents de la grande voirie sur la ligne du chemin de fer, ces procès-verbaux pourront être visés pour timbre et enregistrés en débet, sauf le recouvrement des droits sur la compagnie, assimilée à une partie civile, conformément à l'art. 157 du règlement sur les frais de justice, dans le cas où elle interviendrait pour réclamer des dommages-intérêts dans la poursuite du ministère public.

Je crois devoir, monsieur le préfet, vous communiquer cette décision pour que vous puissiez vous y conformer dans l'occasion. Les compagnies concessionnaires ne manqueront pas sans doute de profiter de l'avantage qu'elle tend à leur assurer. Je vous prie, s'il en existe dans votre département quelqu'une qui ait besoin d'y recourir, de la lui communiquer ; et lorsque cette compagnie vous aura remis la liste des agents qu'elle désire préposer à la garde du chemin de fer qui lui a été concédé, je vous prie de vouloir bien, après avoir pris l'avis de M. l'ingénieur en chef, me l'adresser avec vos

observations en me désignant ceux de ces agents qui vous paraîtront devoir être commissionnés par l'administration supérieure.

Je ne crois pas inutile de vous faire remarquer que les règles qui précèdent s'appliquent aux canaux tout aussi bien qu'aux chemins de fer. Si la décision de M. le ministre des finances ne parle que de ces dernières voies de communication, c'est que la question qu'elle concerne a été soulevée à l'occasion d'un chemin de fer.



DICTIONNAIRE ABRÉGÉ

DE LA JURISPRUDENCE

RELATIVE

A LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER

et à l'expropriation pour cause d'utilité publique [1].

[1] NOTA. Les arrêts sont classés par *lettre*. Tous les arrêts compris dans une même lettre sont classés par *ordre de matières;* tous les arrêts compris dans un même ordre de matières sont classés dans un *ordre chronologique.*

A

Appel. — jugement d'expropriation. — L'art. 20 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), portant que le jugement rendu en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique ne pourra être attaqué que par la voie du recours en cassation, ne s'applique qu'au jugement qui, aux termes de l'art. 14 de la même loi, prononce l'expropriation et commet un magistrat pour remplir les fonctions de directeur du jury chargé de la fixation de l'indemnité. Dès lors, les décisions postérieures rendues par suite de contestations survenues entre les parties, quoique se rattachant à l'instance en fixation de l'indemnité, sont soumises à la règle des deux degrés de juridiction.

Cour de Toulouse, 31 août 1837. Sirey, 1837. 2-489.

Arrêté du préfet. — Lorsque la loi de concession de travaux publics ne désigne pas dans son texte les localités ou territoires sur lesquels les travaux doivent avoir lieu, il faut absolument qu'un arrêté du préfet désigne ces localités ou territoires ; l'arrêté qui détermine les propriétés particulières sujettes à l'expropriation ne suffit pas.

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Arrêté du préfet — expropriation. — L'arrêté du préfet désignant les localités et territoires sur lesquels les travaux auront lieu n'est pas nécessaire à la validité de l'expropriation, lorsque cette désignation est faite dans l'ordonnance royale qui autorise l'exécution de ces travaux.

L'arrêté déterminant toutes les propriétés auxquelles l'expropriation est applicable, et le plan parcellaire, ne sont des mesures nécessaires qu'autant que la nature des travaux est telle que leur point de départ et leur direction peuvent être connus et déterminés à l'avance.

Cour cass. 3 juillet 1839. Sirey, 1839. 1-748.

B

C

Consignation — paiement. — Le dépôt à la caisse des consignations du montant de l'indemnité, bien que notifié sans réserves, équivaut à un paiement et permet de démolir immédiatement l'immeuble exproprié, sans attendre la décision du mérite des réserves.

La demande en attribution d'une indemnité, quoique déposée et notifiée avec réserves, est introductive d'instance. Elle doit être précédée de l'autorisation du conseil de préfecture.

Cour cass. 29 mars 1841. Journal du Palais, 1841, pag. 585.

Cassation — jugement d'expropriation. — Le jugement qui prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être attaqué en cassation avant d'avoir été signifié.

— Le jugement qui prononce l'expropriation sans que les formalités préalables prescrites par la loi aient été accomplies contient un *excès de pouvoir* qui donne ouverture à cassation. (Art. 20, loi du 3 mai 1841.)

— Il n'y a pas ouverture à cassation, si le propriétaire contre lequel l'expropriation est poursuivie n'a pas été appelé devant le tribunal.

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Cassation — déchéance. — La seule expiration d'un délai fixé à une partie pour justifier sa demande ou fournir sa défense n'emporte pas de plein droit déchéance, à moins que la loi n'en ait disposé autrement. La partie adverse a seulement la faculté de se

prévaloir de l'expiration du délai pour obtenir jugement. Ainsi, et spécialement, le seul défaut d'envoi dans la quinzaine de la notification du pourvoi, en matière d'expropriation pour utilité publique, des pièces ou mémoires à l'appui, ne rend pas non recevable le pourvoi d'ailleurs régulièrement formé. (Art. 20 et 42, loi du 3 mai 1841.)

— De ce que le mémoire contenant les moyens du pourvoi en cassation formé dans l'intérêt de l'État, en matière d'expropriation pour utilité publique, serait signé par le directeur général des ponts et chaussées, au lieu de l'être par le préfet, il n'en résulte pas fin de non-recevoir contre le pourvoi, si, d'ailleurs, ce pourvoi a été régulièrement formé par le préfet. (Art. 57, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 11 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-13.

Cassation — décision du jury. — L'irrégularité d'une décision du jury spécial; résultant de ce qu'en laissant à l'État la faculté de s'affranchir du paiement d'une portion de l'indemnité, en accordant au propriétaire exproprié l'usage de certains droits, le jury n'a pas fixé partiellement une somme déterminée pour chacun de ces droits, ne rentre dans aucune des ouvertures de cassation établies par la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841).

— Dans le délai de quinze jours fixé pour le recours en cassation contre la décision du jury spécial, ne sont compris ni le jour de la décision, ni celui de l'échéance. Ainsi, est valable le pourvoi formé le 23 contre une décision du 7. (Art. 42, loi du 2 mai 1841.)

Cour cass. 11 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-13.

Cassation — amende. — Le pourvoi en cassation, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, est soumis, comme les pourvois en toute autre matière, à la nécessité d'une consignation d'amende.

Cour cass. 2 janvier 1837. Sirey, 1837. 1-615.

Cassation — pouvoir — mandataire. — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le pourvoi en cassation formé par un mandataire est valable, bien que le *pouvoir* ne soit pas *enregistré*. Il suffirait même d'un *pouvoir verbal*.

Cour cass. 18 janvier, 1837. Sirey, 1837. 1-124.

Cassation — intervention — commune. — La ville ou la commune dans l'intérêt de laquelle a lieu une expropriation pour utilité publique, et à la charge de laquelle est mis le paiement des indemnités, n'est pas recevable à intervenir sur le pourvoi en cassation formé par les expropriés contre le jugement d'expropriation, si les poursuites ont été exercées jusqu'alors à la requête du préfet, et que l'intervention de la commune ne fasse qu'un double emploi qui n'aurait pour résultat que d'occasionner des frais frustratoires.

Cour cass. 18 janvier 1837. Sirey, 1837. 1-124.

Cassation — amende. — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'amende à consigner par le demandeur en cassation n'est que de 75 fr. Les jugements d'expropriation étant rendus parties non appelées, on doit à cet égard les assimiler à des jugements par défaut ou par forclusion. (Règl. de 1738, 1re part, tit. 4, art. 5 et 25.)

Par suite, l'indemnité due par le demandeur au défendeur, devant, dans l'esprit du règlement de 1738 (art. 35), être de la moitié de l'amende, se trouve réduite à 37 fr. 50 c.

Cour cass. 9 janvier 1839. Sirey, 1839. 1-129.

Cassation — notification. — Le défaut de notification du pourvoi dans la huitaine du jour où il est formé emporte déchéance.

Cour cass. 26 janvier 1841. Sirey 1841. 1-229.

Compétence — administration. — Lorsque, par la concession des travaux publics, il a été imposé au concessionnaire la condition de justifier, avant de commencer les poursuites d'expropriation, de l'existence d'un fonds social pour les dépenses des travaux, c'est à l'autorité administrative *seule* qu'il appartient de reconnaître l'accomplissement de cette condition. La déclaration de l'administration sur ce point est irréfragable pour les tribunaux.

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Consentement — indemnité. — Le consentement du propriétaire à l'expropriation n'est pas pour le tribunal une raison de la prononcer sans que toutes les formes prescrites par la loi pour l'utilité publique aient été observées, et sans que toutes les pièces constatant

l'accomplissement de ces formalités aient été produites, s'il n'y a pas accord entre l'administration et le propriétaire sur le montant de l'indemnité offerte ou prétendue.

Cour cass. 5 juillet 1836. Sirey, 1836. 1-918.

Compétence — Indemnité. — Les travaux de construction d'un chemin de fer constituent des travaux d'utilité publique régis, quant à la compétence, par les règles de cette matière ;

Et le concessionnaire est considéré comme un entrepreneur exerçant le droit de l'État.

En conséquence, l'autorité administrative seule est compétente pour statuer sur la demande d'indemnité pour dommage souffert par un propriétaire, par suite de l'établissement d'un chemin de fer et du changement qu'il a nécessité dans la direction de la voie publique que desservait précédemment son exploitation.

Cour de Nimes, 10 juin 1840. Dalloz, 1841. 2-43.

Compétence — octroi. — La clause du cahier des charges de la concession d'un chemin de fer, portant que le conseil de préfecture connaîtra des contestations qui pourront s'élever entre l'administration et la compagnie *sur l'interprétation* et *l'exécution des clauses de la concession*, s'applique au cas de contestation sur le point de savoir si les concessionnaires doivent supporter les frais d'établissement d'un service spécial d'octroi au débarcadère du chemin de fer.

Ordonnance du conseil d'État, 16 juillet 1840. Sirey, 1841. 2-44.

Chemin de fer — Impôt du dixième. — Le droit du dixième du prix des places, imposé sur les voitures publiques qui transportent des voyageurs, est dû par les concessionnaires aux propriétaires d'un chemin de fer qui y font circuler des voitures destinées au transport des voyageurs, comme par tous les entrepreneurs de voitures publiques : la taxe frappe l'industrie, abstraction faite des lieux parcourus.

Cour cass. 1er août 1833. Sirey, 1833. 1-531.

(Voyez arrêt conforme de la cour de Lyon du 15 février 1833. Sirey, 1833. 2-150.)

Chemin de fer — dommages — compétence. — C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer sur les réclamations élevées contre la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer, à raison de dommages occasionnés par la construction de ce chemin, même sous le rapport de la salubrité ou du service de la navigation.

— C'est à l'administration seule qu'il appartient d'ordonner l'exécution immédiate des travaux auxquels le conseil de préfecture a condamné la compagnie concessionnaire, afin que le dommage cessât et fût réparé.

Conseil d'État, 28 juin 1837. Sirey, 1837. 2-502.

Chemin de fer — acte de commerce — compétence. — Une demande en règlement de travaux de terrassements faits sur un chemin de fer n'a aucun caractère commercial ; elle doit en conséquence être portée devant les tribunaux civils.

Cour cass. 26 mars 1838. Sirey, 1838. 1-377.

Construction — acte de commerce. — La construction d'un chemin de fer constitue un acte de commerce, et soumet en conséquence le concessionnaire à la juridiction consulaire pour toutes les fournitures qui ont un rapport direct, immédiat et nécessaire à l'entreprise de la compagnie, telles que les fournitures de pierres nécessaires à la construction du chemin.

Cour de Nîmes, 10 juin 1841. Dalloz, 1841. 2-44.

Commune — commission administrative. — Quand des travaux d'utilité publique doivent s'étendre sur plusieurs communes, on doit former autant de commissions administratives, chargées de recevoir les observations des propriétaires, une par chaque commune, en y appelant son maire ; il n'est pas permis de ne former qu'une seule commission dans laquelle figureraient les maires des communes diverses intéressées. (Art. 8 de la loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Commission. — La commission nommée en exécution de l'art. 8 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) ne peut délibérer valable-

ment, qu'autant que tous les membres dont elle se compose sont présents.

Cour cass. 3 juillet 1839. Sirey, 1839. 1-748.

Commission — sursis. — La commission nommée en exécution de l'art. 8 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) ne peut délibérer valablement qu'avec la présence de tous les membres dont elle se compose.

— Une délibération prise en l'absence d'un de ses membres serait irrégulière, et le tribunal, sur le vu d'une délibération pareille, doit surseoir au jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Cour cass. 30 déc. 1839. Sirey, 1840. 1-144.

D

Dommage permanent — compétence. — La diminution de la force motrice d'une usine par suite de travaux publics constitue un *dommage permanent*, qui ne peut être rangé parmi les dommages dont certaines lois, et notamment celle du 28 pluviôse an VIII, ont réservé l'appréciation à *l'autorité administrative*. C'est à *l'autorité judiciaire* qu'il appartient de fixer l'indemnité due pour un dommage de cette nature.

Cour de Colmar, 14 août 1836. Sirey, 1837. 2-66.

— C'est aux tribunaux qu'il appartient de prononcer sur l'indemnité due pour *dommages permanents* causés aux propriétés par des travaux d'utilité publique : par exemple, pour réduction perpétuelle de la force motrice d'une usine.— L'autorité administrative n'a compétence, pour connaître de l'indemnité pour dommages, qu'autant qu'il s'agit de dommages *temporaires* et *variables*, causés par la confection des travaux. (Loi du 16 septembre 1807, loi du 10 mars 1810.)

Cour cass. 23 novembre 1836. Sirey, 1836. 1-890.

— C'est à l'administration, c'est-à-dire au conseil de préfecture, qu'il appartient de régler l'indemnité due au propriétaire d'une usine, à raison d'un *dommage variable* et *discontinu* que lui ont fait éprouver des travaux exécutés par l'administration.

— C'est aussi l'administration qui doit prononcer au cas de dommages permanents ayant caractère d'expropriation, tels que serait la diminution de la force motrice d'une usine..... alors qu'il s'agit de travaux entrepris avant la loi du 8 mars 1810.

Conseil d'État, 7 novembre 1834. Sirey, 1835. 2-503.

— Jugé qu'il en est autrement, que c'est aux tribunaux à régler l'indemnité pour *diminution permanente* de la force motrice d'une usine, lorsque les travaux dommageables sont postérieurs à la loi du 8 mars 1810.

Conseil d'État, 18 avril 1835. Sirey, 1835. 2-503.

Dommages—compétence.—On doit considérer comme *permanent*, et non pas seulement comme *temporaire*, le dommage résultant de travaux d'utilité publique, toutes les fois que la propriété se trouve affectée d'une manière perpétuelle, bien que le dommage n'ait lieu que par intervalles plus ou moins rapprochés, selon la volonté de l'administration. Par suite, c'est à l'autorité judiciaire seule qu'il appartient de prononcer l'indemnité due pour ce dommage.

— Spécialement, les tribunaux sont seuls compétents pour fixer l'indemnité due par l'État au propriétaire d'un moulin à raison du dommage que doit éprouver sa propriété par suite des *lâchures* résultant de la levée des vannes d'un barrage, bien que ces lâchures ne doivent avoir lieu qu'à des époques variables et suivant les besoins de la navigation.

— Les tribunaux ordinaires, compétents pour statuer sur l'indemnité due à raison de travaux publics qui ont occasionné la diminution de la force motrice d'une usine, le sont également pour connaître accessoirement de l'indemnité due pour tous autres dommages causés par des travaux qui se rattachent aux premiers.

Cour cass. 23 avril 1838. Sirey, 1838. 1-451.

E

Expropriation — **déclaration.** — Un tribunal ne peut prononcer l'expropriation que des terrains nécessaires à la portion de travaux expressément ou implicitement comprise dans la déclaration d'utilité publique dont elle doit être précédée; il ne peut l'étendre à d'autres terrains, quelque nécessaires que pussent paraître les travaux qu'ils devraient recevoir pour l'achèvement ou la conservation des travaux ordonnés.

Cour cass. 21 novembre 1836. Sirey, 1836. 1-920.

Expropriation pour cause d'utilité publique — **chemins vicinaux.** — L'expropriation pour cause d'utilité publique, nécessitée par les travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux, n'est soumise qu'aux formes spéciales tracées par l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, et non point aux formes générales de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841).

—Spécialement, il suffit, pour que les tribunaux soient tenus de prononcer l'expropriation, qu'il leur soit produit un arrêté du préfet qui autorise les travaux, sans qu'il faille joindre à cet arrêté la production des pièces qui constateraient l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 2, tit. 1er, et par le tit. 2 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), formalités étrangères à la matière des expropriations concernant les chemins vicinaux.

Cour cass. 23 avril 1838. Sirey, 1838. 1-458.

Expropriation — **route** — **redressement.** —L'expropriation pour cause d'utilité publique, nécessitée par le redressement d'une route départementale dont le classement a été fait par décret ou ordonnance, doit être précédée d'une enquête administrative et d'une nouvelle ordonnance autorisant le redressement.

Cour cass. 11 juillet 1838. Sirey, 1838. 1-787.

Expropriation pour cause d'utilité publique. — chemins vicinaux. — L'expropriation pour cause d'utilité publique, nécessitée par des travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux, est soumise aux formes générales d'expropriation tracées par la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), loi générale de la matière.

— Spécialement, l'expropriation ne peut être prononcée qu'après qu'une commission spéciale a été nommée pour entendre les parties intéressées et dresser procès-verbal de leurs observations, et que ce procès-verbal a été déposé au secrétariat de la préfecture, en conformité des art. 8, 9 et 10 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841).

— L'expropriation qui a lieu pour un chemin vicinal ouvert ou redressé dans l'intérêt de plusieurs communes ou cantons, et qui est requise, non par une commune, mais par le préfet du département, ne peut être réputée avoir lieu dans un intérêt purement communal : dès lors, cette expropriation n'est pas dispensée de l'accomplissement des formalités prescrites par les art. 8, 9 et 10 de la loi du 7 juillet 1833. (Art. 12, loi du 7 juillet 1833. — 3 mai 1841.)

Cour cass., 21 août 1838, Sirey, 1838. 1-785.

Expropriation—ordonnance royale—inscription de faux. On ne peut être admis à s'inscrire en faux devant l'autorité judiciaire contre l'ordonnance royale qui, en déclarant certains travaux d'utilité publique, vise, dans son préambule, l'enquête administrative qui a dû la précéder, aux termes de l'art. 3 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841). Les tribunaux ne peuvent, sans commettre un excès de pouvoir, examiner le mérite de cette ordonnance royale et en vérifier les énonciations.

Cour cass., 22 août 1838. Sirey, 1838. 1-1002.

Expropriation — chemins vicinaux. — L'expropriation nécessitée par des travaux d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux est soumise aux formes générales d'expropriation tracées par la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841).

— Spécialement, l'expropriation ne peut être prononcée qu'après que l'exproprié a été mis en état de fournir ses contredits, et que

les pièces constatant l'accomplissement des formalités prescrites ont été remises au tribunal chargé de prononcer l'expropriation.

Cour cass. 25 mars 1839. Sirey, 1839. 1-403.

(V. *suprà* un arrêt conforme de la Cour de cassation du 21 août 1838.)

(V. *suprà* un arrêt contraire de la Cour de cassation du 23 avril 1838.)

Expropriation — compétence — jury. — La prétention du propriétaire de pouvoir exiger l'expropriation totale de son immeuble est une question touchant le fond du droit et qui ne peut être jugée par le jury spécial. En pareille circonstance, le jury doit donner une estimation alternative pour la partie et pour le tout, afin de pourvoir aux éventualités de la décision des juges compétents. (Art. 39 et 50.)

Cour cass., 25 mars 1839. Sirey, 1839. 1-323.

Expropriation — chemins vicinaux — arrêté du préfet. — Le recours contre l'arrêté du préfet qui ordonne l'ouverture ou le redressement d'un chemin vicinal, en supposant qu'il soit recevable de sa nature, n'est pas suspensif; en conséquence, les tribunaux doivent, nonobstant le recours, prononcer l'expropriation requise par l'arrêté. (Loi du 21 mai 1836, art. 16.)

Cour cass., 27 mars 1839. Sirey, 1839. 1-404.

Expropriation — rivière navigable — rocher. — L'extraction d'un rocher appartenant à un particulier dans le lit d'une rivière navigable constitue une expropriation pour cause d'utilité publique, dont l'indemnité doit être réglée par les tribunaux et non par l'administration.

Conseil d'Etat, 3 mai 1839. Sirey, 1840. 2-92.

Expropriation — chemins vicinaux. — C'est la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), loi générale sur la matière, qui régit l'expropriation pour cause d'utilité publique, occasionnée par l'ouverture ou le redressement des chemins vicinaux. (Voir *suprà* un arrêt contraire du 23 avril 1838.)

— Peu importe qu'il s'agisse d'une ou de plusieurs communes,

— Le défaut de l'un ou de plusieurs des avertissements prescrits par les art. 5 et 6 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) est une irrégularité qui rend non recevable la demande en expropriation (jugé par le tribunal seulement).

Cour cass 9 juillet 1839. Sirey, 1839. 1-782.

Expropriation — loi — déclaration. — Lorsque des travaux, précédemment déclarés d'utilité publique, nécessitent de nouveaux travaux prévus ni implicitement ni explicitement par la déclaration qui ordonnait les premiers, il faut, avant l'exécution de ces nouveaux travaux, une nouvelle déclaration d'utilité publique ; le jugement qui prononcerait l'expropriation des terrains nécessaires à ces nouveaux travaux, alors que les formalités prescrites n'auraient pas été remplies, serait nul.

Cour cass. 13 janvier 1840. Sirey, 1840. 1-157.

Expropriation — désignation des propriétés. — L'expropriation d'une propriété est valablement poursuivie, quoiqu'elle ne soit pas spécialement désignée dans l'arrêté du préfet, si elle est indiquée sur le plan annexé tant à l'ordonnance royale qu'à l'arrêté du préfet lui-même.

Cour cass. 5 février 1840. Sirey, 1840. 1-162.

Expropriation — avertissement. — Les formes tracées par les art. 5, 6 et 7 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) pour porter l'expropriation et les propriétés qu'elle concerne à la connaissance des intéressés suffisent aussi bien, lorsque l'expropriation n'atteint qu'un seul propriétaire, que lorsqu'elle en atteint plusieurs : on ne peut prétendre que quand il n'y a qu'un seul propriétaire il doit lui être adressé un avertissement individuel.

Cour cass. 14 avril 1840. Sirey, 1840. 1-445.

Expropriation — dommage — compétence. — La privation de jouissance permanente d'une propriété, par suite de travaux d'intérêt public (l'établissement d'un chemin de fer), est assimilée à une expropriation partielle ; et par suite, la demande d'indemnité est de la compétence des tribunaux ordinaires.

Cour de Colmar, 30 avril 1840. Dalloz, 1841. 2-21.

Effet rétroactif. — Les dispositions de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui prescrivent certaines mesures préalables pour parvenir à l'expropriation, et notamment celle qui ne permet de prononcer l'expropriation qu'autant que l'utilité en a été déclarée par une loi ou par ordonnance royale, sont applicables même au cas où il s'agit de rectifier des travaux exécutés antérieurement en vertu d'une loi spéciale, lorsque d'ailleurs cette loi n'a pas disposé d'avance sur les nouveaux travaux.

Cour cass. 8 avril 1835. Sirey, 1835. 1-300.

F

G

H

I

Indemnité. — Les demandes en indemnité pour cessation d'établissements d'industrie qui se trouvent prohibés par une loi ne peu-

vent être portés que devant le conseil d'État et non devant les tribunaux. La loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841) ne s'applique qu'aux expropriations de *propriétés foncières* ; elle ne s'applique pas aux expropriations *d'industrie*.

Ordonn. du conseil d'État du 26 août 1835. Sirey, 1835. 2-539.

Indemnité — jury — compétence. — Le jury spécial appelé à régler l'indemnité due à raison d'une expropriation pour cause d'utilité publique est compétent pour statuer en même temps sur les indemnités réclamées pour dommages résultant de l'expropriation. Peu importe au surplus que la question concernant ces indemnités ait été élevée pour la première fois devant lui par le propriétaire exproprié. (Art. 44, loi du 3 mai 1841.)

— L'indemnité due par suite d'expropriation pour utilité publique doit non seulement comprendre la valeur intrinsèque des terrains expropriés, mais encore porter sur les avantages qui étaient attachés à leur possession, et dont la privation sera la suite de l'expropriation.

Cour cass. 11 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-12.

Indemnité. — Lorsqu'une commune fait exécuter des travaux qui ont pour résultat d'exhausser le sol de la voie publique, elle est tenue d'indemniser le propriétaire dont la maison est enfoncée.

Cour cass. 3 avril 1838. Sirey, 1838. 1-456.

Indemnité — compétence. — C'est aux tribunaux et non à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur l'indemnité due à raison de la dépréciation permanente d'une propriété résultant de travaux publics, aussi bien que s'il s'agissait d'une expropriation foncière.

Cour cass. 30 avril 1838. Sirey, 1838. 1-456.

Indemnité. — L'indemnité à payer doit être préalable : elle doit consister dans la prestation d'une somme d'argent et non dans une rente ou redevance annuelle ; il importe peu que l'exproprié soit l'État auquel reviendraient les travaux exécutés, par droit de retour, après le délai de la concession expiré. (Art. 53, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 19 décembre 1838. Sirey, 1839. 1-255.

Indemnité — locataire. — Lorsque le locataire d'un immeuble dont l'expropriation pour cause d'utilité publique est poursuivie prétend avoir droit à une indemnité, et que cette indemnité lui est refusée, le jury ne peut sans excès de pouvoir décider qu'il n'est pas dû d'indemnité ; il doit fixer l'indemnité comme si elle était due, et renvoyer le jugement de la contestation devant les tribunaux compétents. (Art. 49, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 9 juillet 1839. Sirey, 1839. 1-801.

Indemnité — compétence. — Les conseils de préfecture sont restés compétents, nonobstant la loi du 7 juillet 1833, pour régler les indemnités d'expropriation à raison des travaux décrétés avant la loi du 8 mars 1810, alors même que la prise de possession des terrains n'aurait eu lieu que depuis cette loi.

Cons. d'État, 8 sept. 1839. Sirey, 1840. 2-234.

Indemnité — locataires. — Il n'y a pas lieu de mettre en cause sur le règlement de l'indemnité due aux locataires d'une maison expropriée le propriétaire de cette maison.

Cour cass. 5 fév. 1840. Sirey, 1840. 1-162.

Indemnité — compétence. — Les tribunaux sont compétents pour connaître de la demande en indemnité formée contre une ville pour l'expropriation d'une partie d'immeuble pour l'alignement d'une rue, alors même que la ville prétend avoir le droit, d'après les actes administratifs, de faire les travaux publics, parce que l'État lui aurait cédé les terrains nécessaires ; la ville doit être condamnée, sauf son recours.

Cour cass. 10 mars 1840. Sirey, 1840. 1-205.

Indemnité — revendication — compétence. — Si un particulier revendique un terrain dont on s'est emparé pour l'exécution de travaux d'utilité publique et comme appartenant à l'État, les tribunaux peuvent, en attribuant à ce particulier le terrain litigieux, procéder accessoirement au règlement de l'indemnité à lui due, et cela au moyen d'un simple rapport d'experts, alors surtout que les parties ont consenti à ce mode de procéder.

Cour cass. 30 mars 1840. Sirey, 1840. 1-417.

Indemnité — plus value — offres. — Le jury n'est pas tenu de distinguer et de spécifier les éléments dont se compose l'indemnité, quand bien même l'indemnité serait demandée pour plusieurs causes distinctes.

— Lorsqu'un propriétaire exproprié de partie d'une maison a demandé, outre les frais de reconstruction, les frais de la démolition et les vieux matériaux en provenant, le jury peut sans violer aucune loi accorder à l'exproprié, pour cet ensemble de travaux et à titre d'indemnité seulement, les vieux matériaux de démolition.

— La plus value résultant pour une maison dont une partie est expropriée pour faire le prolongement d'une rue du fait de ce prolongement est suffisamment spéciale et immédiate, de telle sorte qu'elle puisse entrer comme élément dans la fixation de l'indemnité d'expropriation.

— Lorsqu'une ville fait exproprier une partie de maison et qu'elle offre comme indemnité la plus value résultant des travaux à faire, que cette plus value a été prise en considération par le jury comme indemnité suffisante, il n'y a pas nécessité, après la cassation de cette décision de faire d'autres offres en argent si les premières n'ont pas été attaquées.

Cour cass. 26 mai 1840. Sirey, 1840. 1-712.

Indemnité — décision du jury. — La décision du jury doit déterminer le montant précis de l'indemnité, à peine de nullité; elle ne doit pas seulement se borner à en poser les bases, par exemple, à accorder telle somme par are de terrain pris ou déprécié.

Cour cass. 3 août 1840. Sirey, 1840. 1-711.

Indemnité — moins value. — Le jury n'est pas tenu de spécifier chacun des éléments divers qui concourent à former l'indemnité qu'il est appelé à régler ; par exemple, au cas d'indemnité demandée tant pour expropriation d'une portion de terrain que pour moins value de la portion restante au propriétaire exproprié : l'indemnité accordée *in globo* par le jury est réputée comprendre les deux chefs de réclamation.

Cour cass. 17 août 1840. Sirey, 1840. 1-714.

Indemnité — mines — chemins de fer. — Les concessionnaires d'une mine auxquels il est interdit, par mesure administrative, d'exploiter la mine dans le voisinage du passage d'un chemin de fer nouvellement concédé à travers le périmètre de la mine, ont droit à une indemnité pour le préjudice que cette interdiction leur fait éprouver, cette interdiction devant être assimilée à une expropriation pour cause d'utilité publique.

— L'art. 50 de la loi du 21 avril 1810, qui confère à l'autorité administrative le droit d'interdire l'exploitation des mines lorsqu'elle compromet la sûreté des établissements de la surface, ne s'applique pas aux établissements formés depuis la concession de la mine : ces établissements ne peuvent porter préjudice à la mine sans l'indemniser.

Cour cass. 3 mars 1841. Sirey, 1841. 1-259.

Cour cass. 18 juillet 1837. Sirey, 1837. 1-664.

Ingénieur. — Il n'est pas nécessaire que l'ingénieur qui doit faire partie de la commission administrative chargée de donner son avis sur une expropriation soit un ingénieur des ponts et chaussées. (Art. 8, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

J

Jury spécial. — Une décision en matière d'expropriation pour utilité publique n'est pas nulle en ce que le président du jury a, en l'absence de la partie et de son défenseur, appelé un juré suppléant en remplacement d'un juré titulaire...

— Elle n'est pas nulle en ce que ce suppléant a été porté sur la liste à la place qu'y occupait le juré remplacé, au lieu d'y être inscrit le dernier. (Art. 33, loi du 3 mai 1841.)

— De ce que le jury aurait, avant de siéger, manifesté le désir

qu'un tiers et l'un des jurés vérifiassent les lieux, il ne s'ensuit pas qu'il doive être censé avoir commencé ses opérations et, par suite, avoir déjà prêté serment.

— Un procès-verbal constatant que chacun des jurés, appelé individuellement, a dit : *Je le jure,* établit suffisamment qu'ils ont prêté le serment séparément et non en masse. (Art. 36 et 42, loi du 3 mai 1841.)

— Il n'y a pas nullité si un expert géomètre commis pour assister l'un des jurés dans la vérification des lieux n'a pas dressé un rapport spécial.

— Les dispositions du Code d'instruction criminelle sur la composition du jury étant inapplicables à la composition du jury spécial d'expropriation, il s'ensuit qu'il n'y a nullité :

1° Ni en ce qu'il n'est pas constaté que les jurés ont nommé eux-mêmes leur président ;

2° Ni en ce que le directeur du jury ne leur a pas posé de questions ;

3° Ni en ce que la décision du jury ne serait pas signée par le magistrat directeur ou par le greffier.

Cour cass. 9 juin 1834. Dalloz, 1834. 1-337.

Jury spécial. — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les jurés ne peuvent, à peine de nullité, procéder à l'examen des lieux contentieux avant d'avoir prêté serment. (Art. 36 et 37, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 26 septembre 1834. Sirey, 1835. 1-174.

Jury spécial. — Il n'est pas nécessaire que la décision du jury spécial en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique fasse mention qu'elle a été rendue à la majorité. (Art. 38, loi du 3 mai 1841.)

— Le procès-verbal du directeur du jury fait foi jusqu'à inscription de faux ; la preuve testimoniale n'est pas admissible contre ses énonciations.

Cour cass. 19 janvier 1835. Sirey, 1835. 1-172.

Jury spécial. — Lorsque la décision du jury d'expropriation se trouve annulée par suite de la cassation du jugement d'expropriation, le tribunal devant lequel l'affaire est renvoyée doit, aux termes de l'art. 43 de la loi du 3 mai 1841, renvoyer lui-même non devant le jury de son propre arrondissement, mais devant le jury de l'arrondissement du tribunal dont le jugement a été cassé.

— La décision du jury d'expropriation appelé à statuer par suite de la cassation d'une décision précédente ne peut être de nouveau attaquée en cassation, sous prétexte qu'un des membres du précédent jury aurait concouru à la décision nouvelle, si d'ailleurs rien dans les conclusions du demandeur devant le second jury n'établit qu'il ait récusé aucun de ses membres.

Cour cass. 11 mai 1835. Sirey, 1835. 1-950.

Jury — **magistrat directeur.** — L'introduction du magistrat directeur du jury d'expropriation dans la chambre des jurés, pendant leur délibération, provoquée par le jury lui-même dans la vue de s'éclairer sur la forme de la décision à rendre, n'est pas une nullité de cette décision. (Art. 38, loi du 3 mai 1841.)

2 janvier 1837, cour cass. Sirey, 1837. 1-20.

Jury — **délibération.** — Il n'y a pas infraction à la disposition de l'art. 38 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), qui prescrit aux jurés en matière d'expropriation pour utilité publique de délibérer *sans désemparer*, par cela seul que, pendant la délibération, un juré, venant jusqu'au seuil de la porte de communication de leur chambre avec l'auditoire, aurait demandé une pièce jugée par le jury nécessaire à sa délibération.

Cour cass. 27 février 1837. Sirey, 1837. 1-272.

Jury — **délibération.** — Est nulle la délibération du jury spécial à laquelle a concouru une personne qui ne faisait pas partie du jury. — Il en serait de même alors qu'en retranchant cet individu du nombre des délibérants, le jury serait en nombre suffisant pour prendre une décision. (Art 35 et 38, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 6 décembre 1837. Sirey, 1838. 1-228.

Jury — usufruit — nue-propriété. — De ce qu'en fixant l'indemnité totale due à raison de la dépossession d'une forêt soumise à un usufruit, le jury aurait ajouté dans sa décision que cette indemnité serait applicable pour telle somme à la superficie, et au sol pour telle autre, il ne s'ensuit pas qu'il y ait contravention à la disposition de l'art. 39 (loi du 3 mai 1841) d'après lequel, au cas d'usufruit, le jury doit fixer une seule indemnité pour la valeur totale de l'immeuble : le vœu de la loi est rempli dès lors qu'il y a eu d'abord fixation d'une seule indemnité.

— Dans le même cas, l'ordonnance homologative de la décision du jury, par laquelle le magistrat directeur attribue à l'usufruitier la somme applicable à la superficie, et au nu-propriétaire la somme applicable au sol, ne doit pas être considérée comme préjugeant quoi que ce soit sur les droits respectifs du propriétaire et de l'usufruitier, alors que l'un d'eux a fait défaut. Par suite, il n'y a pas lieu d'annuler cette ordonnance.

Cour cass. 4 avril 1838. — Sirey, 1838. 1-521.

Jury spécial — formation de la liste. — Si le tribunal du chef-lieu de département auquel la loi confie le soin de désigner le jury spécial chargé de fixer le montant de l'indemnité due à raison d'une expropriation ne peut pas faire cette désignation, c'est à la cour royale seule, à l'exclusion de tout autre tribunal du même département qu'il appartient de procéder à cette désignation. (Art. 30, loi du 3 mai 1841.)

10 mai 1838. Sirey, 1838. 2-440. — Cour de Lyon.

Jury — indemnité. — Lorsqu'un terrain dont l'expropriation a été prononcée est revendiqué pour partie par un tiers, le jury doit fixer séparément l'indemnité afférente à la partie non revendiquée. — Si, au contraire, le jury détermine une seule indemnité, sans expliquer en rien si elle comprend (et pour quelle somme) ou si elle ne comprend pas la partie revendiquée, il commet un excès de pouvoir, car il préjuge ainsi implicitement la question de revendication ; cet excès de pouvoir donne ouverture à cassation.

Cour cass. 21 août 1838. Sirey, 1838. 1-787.

Jury — compétence. — Lorsque le propriétaire d'un immeuble

soumis à l'expropriation partielle pour cause d'utilité publique soutient pouvoir exiger l'expropriation totale de l'immeuble, c'est une question touchant le fond de droit qui doit être déférée aux tribunaux compétents et non au jury.

— Le jury doit pourtant, si le propriétaire pose des conclusions formelles à cet égard, être interrogé sur l'indemnité qui serait due en cas d'expropriation totale. Le magistrat directeur commet un excès de pouvoir s'il refuse d'interroger le jury sur cette demande. (Art. 50, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 21 août 1838. Sirey, 1838. 1-878.

Jury — Indemnité — travaux — locataires. — L'indemnité due pour cause d'expropriation ne peut consister que dans une somme d'argent mise immédiatement à la disposition de l'exproprié, et dont l'importance doit être déterminée en raison composée de la valeur des objets expropriés et du préjudice causé au propriétaire dépossédé, soit par la dépréciation de la portion de propriété qui lui reste, soit par la dépense qu'il sera obligé de faire pour coordonner cette propriété à la disposition ultérieure des lieux. En conséquence, le jury commet un excès de pouvoir lorsque, au lieu d'une indemnité totale en argent, il fait entrer dans l'indemnité qu'il alloue, certains travaux à faire sur les terrains restant au propriétaire dépossédé, et charge la commune pour le compte de laquelle a lieu l'expropriation de les exécuter à ses frais.

— L'indemnité due aux locataires d'une propriété expropriée doit être réglée par le jury d'une manière entièrement distincte de celle du propriétaire exproprié. — En conséquence, le jury ne peut accorder à ces locataires une indemnité à raison seulement des troubles qu'ils éprouvent, et les renvoyer à s'entendre avec le propriétaire pour l'indemnité relative à la résiliation de leur bail ou à la diminution de prix qu'ils pourraient exiger.

— Le jury commet encore un excès de pouvoir, lorsqu'au lieu d'évaluer l'indemnité du locataire à une somme fixe, qui porterait intérêt six mois après le jugement d'expropriation, il accorde à ce locataire, pour ce qui reste à courir de son bail, une indemnité annuelle à

partir du jour où les lieux qu'il occ sont atteints par les travaux.

Cour cass 31 déc. 1838. Sirey, 1839. 1-19.

Jury — modification de plan. — Lorsque par une déclaration nouvelle devant le jury spécial, les concessionnaires d'un chemin de fer, modifiant les plans sur lesquels a été rendu le jugement d'expropriation, changent la destination des terrains expropriés, le jury ne peut plus, en cet état, statuer sur l'indemnité due aux propriétaires de ces terrains, l'emploi qui doit en être fait ayant dû influer sur les offres et demandes d'indemnité, et sur les considérations d'utilité publique qui ont fait prononcer le jugement d'expropriation.

Cour cass. 9 janvier 1839. Sirey, 1839. 1-129.

Jury spécial — indemnité — locataire. — Au cas d'expropriation de partie seulement d'une maison louée, le jury peut déterner deux indemnités alternatives dans l'intérêt du locataire: *l'une* pour le cas où il serait jugé que le retranchement d'une partie des lieux autorise le locataire à résilier son bail, *l'autre* pour le cas où le locataire pourrait rester dans les lieux moyennant une diminution de prix (Cod., civ. 1722).... et cela, encore bien qu'une seule indemnité ait d'abord été offerte au locataire et contestée par celui-ci sans distinction entre ces deux cas.

Cour cass., 3 avril 1839. Sirey, 1839. 1-398.

Jurés — convocation — nom — domicile. — Les jurés spéciaux sont régulièrement convoqués par lettres du préfet, remises à domicile par le garde champêtre de leur commune, surtout si les jurés ont répondu à cet appel, et si le poursuivant a notifié lui-même à l'exproprié la liste des jurés ainsi convoqués.

— L'erreur dans le prénom d'un juré, lorsqu'il n'y a d'ailleurs aucun individu du même nom patronymique avec lequel le juré ait pu être confondu, n'est pas une cause de nullité de la décision à laquelle il a pris part.

— La mauvaise indication du domicile d'un juré spécial n'est pas une cause de nullité, si ce domicile est celui attribué au juré spécial

sur la liste générale du jury et des électeurs. L'indication du domicile politique est suffisante pour la régularité des opérations.

Cour cass. 30 avril 1839. Sirey, 1839. 1-606.

Jury spécial — président. — La nomination du président du jury n'est soumise à aucunes formalités particulières; elle peut, sans nullité, être faite publiquement à l'audience.

Cour cass. 22 juillet 1839. Sirey, 1839. 1-801.

Jury — plus value — indemnité. — Le jury spécial peut, conformément à la loi, prendre en considération la plus value de la partie de l'immeuble non expropriée, mais il ne peut refuser toute espèce d'indemnité, sous prétexte de plus value. Cette plus value ne peut jamais se compenser avec la partie de l'indemnité représentative de la valeur intrinsèque de l'objet exproprié et des dépenses nécessaires pour remettre la partie non expropriée dans un état convenable et utile, mais seulement avec le prix de convenance ou d'affection que le propriétaire attribue à sa chose.

Cour cass. 28 août 1839. Sirey, 1839. 1-791

Jury — cours royales — excès de pouvoir. — Les cours royales chargées du choix du jury spécial ne peuvent faire un examen de la procédure d'expropriation sans commettre un excès de pouvoir; elles doivent immédiatement, et malgré toutes observations, procéder à ce choix. Il y a excès de pouvoir dans le sursis à la nomination du jury prononcé sous prétexte d'offres irrégulières, de non-transcription du jugement, etc.

Cour cass. 31 décembre 1839. Sirey, 1840. 1-158.

Jury — séance - publicité — liste — notification — dépens. —Le jury peut tenir sa séance soit dans la salle d'audience, soit dans toute autre salle dépendant du tribunal et située dans la même enceinte. Ce changement de lieu n'entrainerait pas la nullité de la décision, quand bien même il aurait eu pour conséquence l'absence involontaire d'un des seize jurés.

— La séance est réputée publique, quelle que soit l'exiguité de la salle, surtout si le procès-verbal constate cette publicité.

— La partie, qui, au jour indiqué, comparait devant le jury, pose des conclusions, discute l'indemnité, n'est pas recevable ensuite à demander la cassation de la décision du jury, sur le motif que la liste des jurés ne lui aurait pas été notifiée huit jours au moins avant leur réunion. (Art. 31, loi du 3 mai 1841.)

— Une erreur de calcul du magistrat directeur du jury dans la répartition des dépens ne donne pas ouverture à cassation. Le magistrat lui-même peut, sur la demande des parties, rectifier cette erreur.

Cour cass. 13 janvier 1840. Sirey, 1840. 1-159.

Jury. — Lorsqu'un juré supplémentaire a été appelé à composer le jury, par suite de l'absence de l'un des jurés titulaires, ce dernier ne peut, même en justifiant de son absence, entrer dans la composition du jury, surtout si le jury a commencé ses opérations.

Cour cass., 25 février 1840. Sirey, 1840. 1-212.

Jury — déclaration. — La décision du jury spécial doit, à peine de nullité, répondre à toutes les questions qui lui ont été soumises, et notamment à celles motivées sur des offres subsidiaires faites pendant le cours des débats.

Cour cass. 25 février 1840. Sirey, 1840. 1-274.

Jury — plans parcellaires — délibération. — Le procès-verbal constatant que les plans ont été mis sous les yeux du jury établit suffisamment l'accomplissement de cette formalité. (Art. 37, loi du 3 mai 1841.)

— Les jurés peuvent, sans qu'il y ait nullité, délibérer dans la salle d'audience même, après que le magistrat directeur l'a fait évacuer : la porte doit être fermée jusqu'au moment où le jury prévient le magistrat directeur que sa délibération est terminée.

Cour cass. 25 février 1840. Sirey, 1840. 1-212.

Jury — convocation — ordonnance d'exequatur — publicité. — Les jurés et les parties sont régulièrement convoqués par lettres du

préfet remises par un commissaire de police; il n'est pas nécessaire d'employer le ministère d'un huissier.

— L'ordonnance d'exequatur du magistrat directeur peut être transcrite sur la minute de la décision du jury et à sa suite : il n'y a pas besoin d'une minute séparée.

— Il y a mention suffisante de la publicité de l'audience à laquelle a été rendue l'ordonnance d'exequatur, lorsque le procès-verbal porte qu'elle a été rendue en la salle d'audience du tribunal.

Cour cass. 15 avril 1840. Sirey, 1840. 1-706.

Jury — délibération — cassation — indemnité — ultrà petita. — Lorsqu'il a été constitué deux jurys distincts pour connaître séparément de deux séries d'affaires, ils doivent, quand bien même ils seraient composés en grande partie des mêmes jurés, procéder distinctement sur la série d'affaires dont chacun d'eux est saisi. — En conséquence, il y a nullité de la décision intervenue, soit lorsque les deux jurys ont procédé simultanément, aux mêmes jours et heures, à l'instruction des deux séries d'affaires, soit lorsqu'un membre de l'un des jurys a été appelé à prendre part aux délibérations de l'autre.

— Le concessionnaire de travaux qui nécessitent une expropriation pour cause d'utilité publique ne se rend pas non recevable à se pourvoir en cassation contre la décision du jury qui fixe l'indemnité, par cela seul qu'il a pris possession des terrains expropriés et fait offre de l'indemnité allouée, si cette prise de possession et ces offres ont été accompagnées de réserves de se pourvoir.

— Le jury ne peut pas accorder aux expropriés des indemnités supérieures à leurs demandes. En cette matière, le vice d'*ultrà petita* ne peut pas constituer un moyen de cassation.

Cour cass. 22 juin 1840. Sirey, 1840 1-707.

Jury — magistrat directeur. — La présence du magistrat directeur et du greffier dans la chambre des délibérations du jury ne peut être alléguée comme cause de nullité, lorsqu'elle ne résulte pas du procès-verbal des délibérations, mais seulement de l'aveu du

greffier, et qu'il n'y a pas eu inscription de faux contre le procès-verbal.

Cour cass. 23 juin 1840. Sirey, 1840. 1-715.

Jury — convocation. — La fausse indication à l'un des jurés du jour de la réunion rend nulle la décision du jury prise en son absence.

— Il en est de même de la convocation qui n'est pas remise au domicile d'un juré.

Cour cass. 20 juillet 1840. Sirey, 1840. 1-705.

Jury spécial — formation — tribunal. — Lorsque le tribunal choisit les personnes appelées à former un jury spécial, il doit, à peine de nullité, être composé de la majorité au moins de ses membres.

Cour cass. 24 février 1841. Sirey, 1841. 1-229.

Jugement. — Le jugement qui prononce une expropriation pour cause d'utilité publique doit, à peine de nullité, porter avec lui la preuve, par le visa ou l'énonciation des pièces, que les formalités prescrites par la loi pour l'expropriation ont été remplies; il ne suffirait pas que le jugement déclarât d'une manière générale que ces formalités ont été observées. (Conforme aux art. 2 et 14 de la loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 1er juillet 1833. Sirey, 1834. 1-623.

Jugement d'expropriation. — Lorsque le tribunal, dans un jugement d'expropriation, ordonne que l'administration sera mise en possession *immédiate* du terrain exproprié, il y a *excès de pouvoir*. (Art. 20, loi du 3 mai 1841.)

— Peu importe que le préfet ait déclaré qu'il y avait urgence de mettre l'administration immédiatement en possession. (Art. 545, C. civ.)

(Cette jurisprudence était applicable à tous les envois en possession sous l'empire de la loi du 7 juillet 1833; elle est applicable à

tous les cas possibles, excepté les cas d'*urgence déclarée par ordonnance royale*, depuis la promulgation de la loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 28 janvier 1834, Sirey, 1834, 1-206.

Jugement d'expropriation. — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le jugement qui la prononce, après instruction préalable et contradictoire par voie administrative, peut être rendu sans que la partie expropriée y ait été appelée.

Cour cass. 9 juin 1834. Sirey, 1834. 1-711.

Jugement d'expropriation. — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le tribunal peut (à défaut de conventions amiables) prononcer l'expropriation sans que la partie expropriée ait été appelée.

Cour cass. 19 janvier 1835. Sirey, 1835. 1-172.

Jugement d'expropriation. — Le jugement d'expropriation doit, pour constater que toutes les formalités ont été remplies, viser séparément toutes les pièces produites, en énonçant le caractère particulier de chacune d'elles; cependant, un tel jugement ne peut être annulé par cela seul qu'il aurait visé ces pièces collectivement et en masse, en ajoutant qu'*elles constatent que les formalités voulues* par la loi ont été remplies.

Cette énonciation générale et collective suffit rigoureusement, puisqu'au cas de pourvoi, la cour de cassation a mission elle-même, en faisant arriver les pièces à son greffe, d'examiner si toutes les formalités ont été remplies.

— Une expropriation pour utilité publique peut être prononcée par les tribunaux, en vertu d'une ordonnance qui n'a pas été précédée de l'enquête exigée par l'art. 3, loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), lorsque cette ordonnance a été rendue avant la mise à exécution de ces lois.

— Un jugement d'expropriation n'est pas nul s'il contient une *locution vicieuse*, par laquelle il prononce l'*envoi en possession* des concessionnaires, au lieu de prononcer seulement l'*expropriation*, surtout si cet envoi en possession n'est accordé qu'à la charge d'ac-

quitter, préalablement à toute prise de possession, l'indemnité qui sera réglée par le jury.

Cour cass. 11 mai 1835. Sirey, 1835. 1-949.

Jugement d'expropriation. — Le jugement qui prononce une expropriation pour cause d'utilité publique doit, à peine de nullité, contenir les noms des propriétaires expropriés.

— Le jugement d'expropriation doit porter avec lui la preuve, par le visa ou l'énonciation des pièces, que les formalités prescrites par la loi pour l'expropriation ont été remplies; il ne suffirait pas que le jugement déclarât d'une manière générale que ces formalités ont été observées.

Cour cass. 2 février 1836. Sirey, 1836. 1-337.

Jugement d'expropriation — motifs. — Le jugement d'expropriation qui vise les pièces produites est suffisamment motivé, en ce qui touche l'accomplissement des formalités requises et constatées, par la production de ces pièces.

Cour cass. 3 juillet 1839. Sirey, 1839. 1-748.

K

L

M

Mines — interdiction d'exploitation — chemin de fer — indemnité. — Les concessionnaires d'une mine auxquels il est interdit, par mesure administrative, d'exploiter la mine dans le voisinage du passage (souterrain ou non souterrain) d'un chemin de fer concédé à travers le périmètre de la mine, n'ont droit à aucune indemnité pour le préjudice que cette inderdiction leur fait éprouver.

Cour de Dijon, 25 mai 1838. Sirey, 1838. 2-469.

N

O

Offres — notification. — La notification des offres de l'administration prescrite par l'art. 23 de la loi du 7 juillet 1833 (3 mai 1841), à partir de laquelle doit courir le délai de quinze jours accordé aux indemnitaires pour déclarer leur acceptation ou faire connaître leurs prétentions, est une formalité substantielle; cette notification n'est pas suppléée par des offres oralement faites et discutées.

Cour cass. 26 mai 1840. Sirey, 1840. 1-707.

Ordonnance du magistrat directeur — cassation. — L'ordonnance du magistrat directeur par laquelle il déclare exécutoire la

décision du jury d'expropriation est susceptible, comme toute antre décision judiciaire, d'être attaquée par la voie du recours en cassation. (Art. 42, loi du 3 mai 1841.)

— Les pouvoirs dn magistrat directenr du jnry d'expropriation, lorsqu'il homologue la décision du jury qui fixe l'indemnité due au propriétaire, se bornent à envoyer en possession à la charge du paiement de l'indemnité fixée, et à statuer sur les dépens. En conséquence, il commet un excès de pouvoir donnant ouverture à cassation, lorsqu'au lieu d'ordonner purement et simplement l'envoi en possession, il statue sur le point de savoir s'il n'y a pas eu antérieurement prise de possession, et, en cas d'affirmative, condamne l'administration à payer les intérêts dn montant de l'indemnité, à partir de cette prise de possession antérieure (art. 41, loi du 3 mai 1841).

Cour cass. 2 janv. 1837. Sirey, 1837. 1-20.

P

Propriétaire — dépôt. — Le propriétaire exproprié qui a adressé ses réclamations an préfet dans la huitaine du dépôt des pièces au secrétariat général, n'est pas recevable à se plaindre de ce que le dépôt n'aurait pas duré huit jours.

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Plan parcellaire — dépôt. — Le dépôt du plan parcellaire des terrains dont l'expropriation est nécessaire doit avoir lieu à la mairie du lieu où sont situés ces terrains, aussi bien lorsque l'expropriation est poursuivie dans un intérêt purement communal, que lorsqu'elle est poursuivie dans un intérêt général.

Cour cass. 2 février 1836. Sirey, 1836. 1-338.

Plans. — Les plans parcellaires prescrits par l'art. 4 de la loi du 3 mai 1841 ne doivent pas être la reproduction exacte et sans modi-

fication aucune du plan général qui a servi de base à l'enquête prescrite par l'art. 3.

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Plan parcellaire — dépôt. — Le dépôt du plan parcellaire, aux termes de l'art. 5 (loi de 1833-1841), doit être fait à la mairie ; cependant il peut, s'il n'existe pas de mairie dans la commune, être affiché au domicile du secrétaire-greffier, après une annonce à son de caisse.

Cour cass. 22 août 1838. Sirey, 1838. 1-1002.

Plan parcellaire — président du jury. — Le défaut de production des plans parcellaires des objets expropriés ne peut être invoqué comme moyen de nullité contre la décision du jury par la partie qui poursuivait l'expropriation, et à qui, par suite, incombait l'obligation de faire cette production.

La désignation du président des jurés peut être valablement faite par ceux-ci en audience publique, au lieu de l'être dans la chambre du conseil.

Cour cass. 24 mars 1841. Sirey, 1841. 1-344.

Pourvoi contre le jugement d'expropriation. — La signification du jugement qui prononce une expropriation d'utilité publique ne fait courir le délai du pourvoi en cassation qu'autant qu'il y a eu affiche, publication et insertion du jugement dans les journaux, conformément à la loi ; la signification n'étant complète que lorsque ces formalités ont été remplies. (Conforme aux art. 15 et 20 de la loi du 3 mai 1841.)

— Il n'est pas nécessaire, en matière d'expropriation pour utilité publique, que la déclaration du pourvoi en cassation faite au greffe soit accompagnée de l'indication des moyens de la cassation ; ainsi est valable la déclaration portant que le pourvoi est formé pour les motifs que la partie se réserve de faire valoir devant la cour. (Art. 20, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 1er juillet 1833. Sirey, 1834. 1-623.

Poursuite en expropriation. — Le concessionnaire de travaux publics, subrogé aux droits de l'administration, conserve le droit de poursuivre en son nom personnel l'expropriation des terrains nécessaires à ces travaux, bien qu'il ait mis dans une société le privilége de sa concession.

Cour cass. 6 janvier 1836. Sirey, 1836. 1-5.

Q

R

Renvoi après cassation. — Le tribunal devant lequel est renvoyée une affaire d'expropriation pour utilité publique, après cassation d'un premier jugement, n'a compétence que pour statuer sur la même poursuite d'expropriation qui avait été soumise au premier tribunal, et entre les mêmes parties ; il ne peut prononcer l'expropriation à l'égard d'autres parties, ni statuer sur une expropriation plus étendue nécessitée par un supplément de travaux autorisé dans l'intervalle des deux jugements. Les difficultés en ce qui touche les autres parties et l'extension de l'expropriation doivent être portées devant le tribunal de la situation des biens.

Cour cass. 18 janv. 1837. Sirey, 1837. 1-124.

S

Saisie immobilière — chemin de fer. — Un chemin de fer

ne peut être vendu par portions séparées, et, par suite, ne peut être saisi efficacement que dans son intégralité.

En conséquence, la poursuite, en cas de concurrence entre un saisissant partiel et un saisissant intégral, appartient au saisissant intégral, qui, le premier, a mis sous la main de la justice la véritable chose aliénable, c'est-à-dire, la totalité du chemin de fer, bien que la saisie intégrale, soit postérieure en date à la saisie partielle.

Cour de Lyon, 20 février 1840. Dalloz, 1841. 2-1.

Signification du jugement d'expropriation. — Un certificat du maire attestant la signification du jugement d'expropriation ne suffit pas pour établir l'existence de cette notification non représentée. (Art. 20, loi du 3 mai 1841.)

Cour cass. 28 janvier 1834. Sirey, 1834. 1-206.

T

Travaux publics. — compétence — extraction de matériaux. — Lorsqu'il s'agit d'une demande en indemnité formée par un propriétaire pour les fouilles pratiquées dans son terrain par un entrepreneur de travaux publics, le conseil de préfecture est seul compétent pour décider si l'entrepreneur est sorti des limites de son devis, ou a rempli les formalités préalables qui lui étaient tracées par ce devis; et au cas où il est reconnu qu'il n'a agi que dans les termes de son devis, pour fixer l'indemnité due aux propriétaires.

Conseil d'État, 4 avril 1837. Sirey, 1837. 2-350.

Travaux publics — déblais — Lorsqu'un entrepreneur de travaux publics est chargé à la fois de travaux de gazonnement et de

déblais, et qu'il enlève des gazons du sol à déblayer, il ne peut faire entrer ces gazons dans le volume du déblai par lui opéré.

Conseil d'État, 23 avril 1837. Sirey, 1837. 2-350.

Travaux publics — études — indemnité. — Lorsque dans une concession de travaux publics, une indemnité a été stipulée au profit d'une compagnie qui avait fait précédemment des études préliminaires pour ces travaux, l'ingénieur qui se prétend l'auteur de ces études est sans qualité pour réclamer en son nom personnel le paiement de l'indemnité contre le concessionnaire des travaux.

Cons. d'État, 2 juin 1837. Sirey, 1837. 2-460.

Travaux publics — dommage — compétence. — Les conseils de préfecture sont compétents, à l'exclusion des tribunaux, pour prononcer sur les indemnités réclamées à raison de la confection vicieuse et dommageable de travaux publics effectués par l'administration, alors même qu'ils l'auraient été avec le concours des particuliers.

Cons. d'État, 28 juin 1837. Sirey, 1837. 2-502.

U

V

X

Y

Z

TABLES STATISTIQUES.

—

SOMMAIRE.

Angleterre — Belgique — États-Unis — France.

TABLES STATISTIQUES.

ANGLETERRE.

CHEMINS DE FER TERMINÉS LE 1er JANVIER 1839.

DÉSIGNATION.	Longueur en lieues de 4,000 mèt.
De Bolton, Kenyon et Leigh	4 3/4
De Canterbury à Whitstable	2 1/2
De Carlisle à Newcastle	24 1/4
De Cromford à High-Peak	13 1/4
De Leeds à Selby	8 »
De Leicester à Swannington	6 1/2
De Liverpool à Manchester	12 »
De Stockton à Darlington	15 »
De Whitby à Pickering	6 3/4
Clarence	12 »
De Dublin à Kingston	2 1/2
Environs de Glasgow	14 »
De Birmingham à Manchester et Liverpool	34 »
De Londres à Birmingham	45 »
Lignes diverses	20 »
Total des chemins de fer terminés	220 1/2

Cette table est empruntée à un ouvrage de M. Michel Chevalier; j'ai cru qu'il serait utile d'y joindre nne table anglaise plns détaillée; elle est annexée à la carte des canaux et chemins de fer anglais, publiée en 1838 par JAs WYLD, géographe de S. M. britannique.

RAILWAYS FINISHED.

	Length in Miles.			Capital.	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
Bobmin and Wadebridge (Cornwall)					35,000
Bolton and Leigh (Lancashire).	9	0	0		150,000
Bolton et Leigh (branch)	0	2	110		
Bolton and Manchester	10	0	0		
Bolton and Preston	20	3	32	380,000	349,590
Brandling Junction (Durham).					110,110
Canterbury et Whitstable (Kent).	8	0	0		30,000
Carlisle and Newcastle	60	0	0		450,000
Clarence (Durham)	30	0	0		400,000
Cromford and High Peak (Derbyshire)	33	0	0		180,000
Dundee et Newtyle (Scotland).	12	0	0		
Edinburg and Dalkeith	10	0	0		
Garnkirk					
Grand Junction (from Birmingham to Warrington)	80	0	0		1,000,000
Hetton (Durham)	10	0	0		
Leeds and Selby (Yorkshire)	20	0	0		
Leicester and Swannington (Leicestershire)	16	0	0		135,000
Liverpool and Manchester (Lancashire)	31	0	0		1,200 000
Preston and Wigan	15	0	0		
Seaham and Durham					
Stanhope and Tyne (to South Shields)	34	0	0		100,000
Stockton and Darlington	27	0	0		
St. Helen's and Runcorn (Lancashire)	12	0	0		
Stratford-upon-Avon and Moreton-in-the-Marsh	16	0	0		
Sunderland (Durham)	14	0	0		
Warrington and Newton	5	0	0		450,000
Whitby and Pickering (Yorkshire)	24	0	0		
Wigan, Newton, and Warrington	14	0	0		

RAILWAYS IN PROGRESS,

Under Legislative Sanction.

	Length in Miles.			Capital.	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
Arbroath and Forfar.........	15	2	38	70,000	69,460
Aylesbury..................	6	7	68	50,000	45,242
Birmingham, Bristol, and Thames Junction............	2	7	0	150,000	93,488
Birmingham, Derby and Stonebridge..................	38	5	22	630,000	630,000
Birmingham, Bristol, and Thames Junction, (extension from Kensington Crescent to Knightsbridge Green)......				150,000	
Birmingham et Gloucester....	52	0	120	950,000	8[illegible]9,703
Birmingham et Gloucester (branches to Worcester, Tewkesbury, and Great Western Union)..................					
Bristol and Exeter...........	75	4	0	1,500,000	1,330,670
Cheltenham et Great Western Union (by Gloucester and Stroud to Swindon).......	43	6	110	750,000	743,000
Chester and Birkenhead......	14	4	0	250,000	
Chester and Crewe (to join the Grand Junction)..........	20	5	44	250,000	
Clarence, Stockton, and Darlington Union............				1,000,000	
Cork and Passage...........	6	2	150	200,000	
Deptfort Pier Junction.......	0	3	123	60,000	60,000
Dublin and Drogheda........					
Dublin and Kilkenny........	73	4	88	800,000	800,000
Dundalk Western...........	24	0	0	100,000	100,000
Dundee and Arbroath........	16	5	60	100,000	99,844
Durham Junction...........				11,357	
Durham Branch (City).......					
Durham et South Shields.....					
Eastern Counties (from London to Chelmsford, Ipswich, Norwich, and Yarmouth)..	126	4	154	1,500,000	1,500,000
Edinburg, Leith, and Newhaven...................	2	2	60	100,000	99,735

	Length in Miles.			Capital.	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
Gateshead, South Shields and Monkwearmouth..........					
Glasgow, Paisley, and Greenock..................	22	4	110	400,000	
Glasgow, Paisley, Kirmarnock, and Ayr................	51	9	20	625,000	
Great North of England (from Newcastle to Durham and Yorck)..................				450,985	
Great North of England (from Gateshead to Durham and Darlington).............	34	3	100	659,851	1,000 000
Great Western (London to Bristol).................	114	0	0		2,500,000
Hartlepool and Clarence......	0	0	132	52,500	
Hayle (Cornwall)...........					
Hephurn and Blaydon........					
Hull and Selby.............	30	4	134	400,000	384,636
Kilmarnock and Troon.......				57,982	
Lancaster and Preston Junction....................	20	3	0	250,000	
London and Brighton (consolidated) Sir John Rennie's Line (from the Croydon Railway by Merstham and Cuckfield, Main Line).....	41	5	22	1,800,000	
From the terminus at London Bridge..................	50	6	44		
London and Birmingham.....	111	4	0		2,500,000
London and Blackwall (Commercial).....	3	0	205	600,000	600,000
London and Cambridge (Northern and Eastern)........	58	0	0	1,200,000	1,200,000
London and Croydon...	9	0	0	400,000	400,000
London and Greenwich......	3	6	0		
London Grand Junction (from the Birmingham Railway at Primrose Hill to Skinner-street)..................					750,000
London and Southampton....	80	0	0	1,500,000	
Manchester, Cheshire, and Stafford.................	45	10	110	2,000,000	
Manchester and Leeds.......	60	5	0	1,300,000	1,300,000
Maryport and Carlisle.......	28	0	2	180,000	

	Length in Miles.			Capital.	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
Methyr Tydvil and Cardiff...	24	4	0	300,000	286,000
Midland Counties — (Derhy and Nottingham to Leicester)	56	0	154	1,000,000	997,180
Newcastle and North Shields..	6	7	146	120,000	106,152
North Midland(Leeds to Derby).	72	2	146	1,500,000	1,500,000
Preston and Wyre..........	19	0	0		
Preston and Longridge.......	7	0	0	30,000	30,000
Sheffield, Ashton et Manchester (by Peniston and Glossop)........	40	1	44	700,000	
Sheffield and Rotherham.....	5	2	0	100,000	90,000
Sheffield et North Midland....					
South Eastern (London to Dover).					1,400,000
Thames Haven Railway and Dock...................	15	4	0	450,000	450,000
Tremoutha Harbour to Launceston	16	6	0	165,000	141,543
West Lothian.............					
York and North Midland (from Leeds to Yorck)....... ..	24	4	0	370,000	370,000

RAILWAYS PROPOSED.

	Length in Miles.			Capital.	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
Ardrossan and Johnston......					
Ardrossan et Kilmarnock.....					
Beat and Weymouth.........					
Birmingham, Dudley, Stourbridge, and Wolverhampton.					
Bishop Auckland et Weardale.					
Beccles, Bungay, and Harleston.....................					
Boston and Nottingham......					
Brecon and Methyr Tydvil...					

	Length in Miles.			Capital.	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
Bristol et Gloucester (from Bristol to join the Cheltenham et Great Western Union near Stonehouse).............					
Cambridge and Bury St. Edmunds.................					
Carmarthen, Kidwelly et Llanelly..................					
Central Kent (from the Greenwich Railway to Maidstone, Canterbury, and Sandwich).					
Cheltenham and Great Western Union (from Cheltenham to Milton and Wantage)....				750,000	
Cheltenham, Oxford, and Tring.					
Chester Junction............					
Christchurch and Abergavenny.					
City and Richmond..........					
City of London, Southwark, and Hammersmith........					
Devizes and Melksham (branch from Great Western)......					
Doncaster, North Midiand and Coole..................					
Edinburgh, Haddington, and Dunbar................					
England et Ireland Union....					
Glastonbury and Bruton.....					
Gloucester et South Wales (from Gloucester to Ross, Monmouth, Abergavenny, and Llandovery).............					
Grand Caledonian Junction...					
Grand Connexion—(Worcester to Wolverhampton).......					
Grand Junction (from Stafford to Tamworth and to the Birmingham and London Railway at Rugby)...........					
Halifax and Leeds...........					
Hampshire and Wiltshire Junction (from Salisbury to Romsey and Southampton).....					

	Length in Miles.	Capital.	Cost.
	M. F. Y.	L.	L.
Harwich (from Colchester to Harwich)................			
Holbeach and Gedney.......			
Hull, Lincoln, Newark, and Nottingham....			
Hyde Park et Richmond......			
Ipswich and Bury St. Edmunds..................			
Kent (from Grenwich to Gravesend, Rochester, Canterbury, Sandwich, and Dover).		1,000,000	
Lancashire and Glasgow......			
London, Exeter, and Falmouth (from the Great Western at Reading to Salisbury, Taunton, Exeter, Launceston, and Falmouth)...............			
London and Rochester (from the Thames Haven Railway by Tilbury Fort and Gravesend)..................			
London, Ware, and Hertford (by the Northern and Eastern Railway)............			
Manchester Bolton, and Bury, Canal Navigation and Railway................. ..			
Manchester, Connexion......			
Manchester, Leeds, and Goole.			
Monkland and Falkirk.......			
Newcastle, Edinburg, and Glasgow............. ...			
New South Durham (Weardale Junction)...........			
Northern and Eastern (continuation from Cambridge to Yorck)..................			
Oxford and Cambridge......		1,250,000	
Oxford and Great Western Union (by Abingdon)......			
Penryn and Helstone........			
Portsmonth Junction (Portsmouth to Alvertsoke).			

	Length in Miles.			Capital	Cost.
	M.	F.	Y.	L.	L.
St. George's Harbour (Great Orme'a Head) and Railway to Chester..............					
Scheffield and Gooie.........					
Sheffield and Humber........					
Shrewsbury and Wolverhampton..................					
South Eastern (Canterbury, Ramsgate, and Sandwich).	79	4	0	1,400,000	
Ditto and Maidstone........					
South London Union........				600,000	
South Midiand Counties (from Leicester by Market Harborough and Northampton to the Birmingham and London Raiiway)...............					
Southwark and Battersea.....					
South Western (from the Southampton Railway by Basingstoke, Salisbury, Stirling, and Yeovil, to Taunton)..					
Truro, Redruth, and Penzance.					
Warwick (by Leamington to the Birmingham).........					
Railway near Coventry.......					
York and North Midland....					

NOTES.

Aucune nation n'a plus d'activité que l'Angleterre, et pour elle l'économie de temps est une chose principale et précieuse; le voyage est presque l'état normal, l'habitude de la vie chez les Anglais; cette raison a contribué singulièrement au développement des chemins de fer sur le sol britannique.

Les Anglais avaient déjà des canaux, des routes mieux

entretenues que les nôtres, et sur lesquelles le parcours est très rapide; aussi les chemins de fer ont-ils été accueillis comme des communications de luxe; la brièveté des distances, l'abondance des capitaux ont permis de sacrifier des sommes considérables à l'agrément et au comfort.

En matière de chemins de fer, les Anglais ont des règles fixes et déterminées pour tout ce qui dépend des hommes; sur les questions d'art qui dépendent de la nature, rien n'est arrêté à l'avance; les concessions sont directes et perpétuelles; le gouvernement n'a aucune prétention fiscale, l'administration aucune responsabilité à compromettre.

Le chemin de Liverpool à Manchester avait coûté, au mois de juillet 1837, une somme de 1,326,536 livres sterling (33,500,000 fr.); sa longueur, en y comprenant le nouveau tunnel qui arrive au centre de Liverpool, est de 12 lieues; ce qui porte le prix de la lieue à 2,800,000 fr.

Le chemin de Londres à Birmingham aura coûté 126,000,000 de fr., ce qui en portera le prix à 2,790,000 fr. par lieue.

Le chemin de Londres à Bristol, ou *Great-Western*, aura coûté 2,500,000 fr. environ.

BELGIQUE.

CHEMINS

EN ACTIVITÉ D'EXPLOITATION,

au 1er novembre 1838.

	mètres.
De Malines à Bruxelles	20,300
— à Anvers	23,500
— à Termonde	26,700
— à Louvain	23,750
De Louvain à Tirlemont	17,750
De Tirlemont à Waremme	27,200
De Waremme à Ans	18,900
De Termonde à Gand	30,500
De Gand à Bruges	44,500
De Bruges à Ostende	23,500
Total	256,600

A la fin de 1838, la Belgique possédait donc la moitié de son réseau de chemins de fer, car le réseau entier doit avoir cent trente-six lieues de parcours, ainsi réparties :

	mètres.
D'Anvers à la frontière de France près de Valenciennes	33
D'Ostende à la frontière de Prusse, près d'Aix-la-Chapelle	65
De Gand à Tournai et à la frontière de France, près de Lille	19
De Namur à Braine-le-Comte	16
De Landen à Saint-Trond	3
Total	136

NOTES.

Sur les chemins de fer belges, les prix sont d'une modicité extrême; ainsi, entre Bruxelles et Anvers, c'est-à-dire pour un trajet de onze lieues, le tarif est déterminé ainsi qu'il suit :

Berlines.	3 fr. 50 c. ou	32 cent. par lieue.
Diligences. . . .	3	27
Chars à bancs. .	2	18
Wagons. . . .	1	20

Les wagons sont découverts; malgré cela c'est surtout en wagon que l'on voyage.

ÉTATS-UNIS.

PRINCIPALES LIGNES DE CHEMINS DE FER exécutés en Amérique.	LONGUEUR. — lieues de 4,000 mètres.	DÉPENSE TOTALE CHEMIN de fer.	DÉPENSE TOTALE par lieue.
		fr.	fr.
D'Arhany à Schénectady...	6 1/2	4,000,000	615,400
De Schénectady à Utica...	31 1/2	8,000,000	254,000
De Rochester à Buffalo.....	29	3,000,000	100,000
Chemin de fer de Columhia.	33	19,200,000	581,800
Chemin de fer du Portage...	14 1/4	8,550,000	600,000
Chemin de fer de Baltimore à l'Ohio..............	34	16,000,000	470,600
Chemin de fer de Virginie..	60	15,000,000	250,000
Chemin de fer de la Prairie.	6 1/2	800,000	123,100
Chemin de fer de Dayton à Sanduski.............	61 1/2	10,500,000	170,700
Chemin de fer de Boston à Providence............	17	8,000,000	470,600
Chemin de fer de Providence à Stonington...........	21	8,000,000	381,000
Chemin de fer d'Amboy à Camden..............	24 1/4	12,250,000	505,200
Chemin de fer de Newcastle à Frenchtown..........	6 1/2	2,130,000	327,700
Chemin de fer de Baltimore à Washington....	12	8,000,000	750,000
Chemin de fer d'Harper's-Ferry à Winchester.	13	2,600,000	200,000
Chemin de fer de Frédériksburg à Richmond.......	23 3/4	3,900,000	164,200
Chemin de fer de Pétershurg au Roanoke.	24	3,470,000	144,600
Embranchement de Belfield.	6	840,000	140,000
Emhranchement de Norfolk à Weldon.	31	4,000,000	129,000
Embranchement de Charleston à Augusta..........	54 3/4	6,400,000	116,900
Embranchement d'Augusta à Athènes.	46	8,250,000	179,300
Embranchement de Boston à Lowell...............	10 3/4	8,000,000	780,500
Embranchement de Boston à Worcester.	17 3/4	6,670,000	575,800
Embranchement de New-			

PRINCIPALES LIGNES DE CHEMINS DE FER exécutés en Amérique.	LONGUEUR. — lieues de 4,000 mètres.	DÉPENSE TOTALE	
		CHEMIN de fer.	par lieue.
		fr.	fr.
York à Paterson.........	6 1/4	1,100,000	176,000
Embranchement de New-York à Harlaem........	2	2,000,000	1,000,000
Embranchement de Jersey-City à New-Brunswick...	11 1/4	1,800,000	160,000
Embranchement de Brooklyn à Jamaïca.............	5	1,600,000	320,000
Embranchement de Philadelphie à Norristown.......	6 1/4	2,500,000	400,000
Embranchement de Westchester................	3 1/2	540,000	154,300
Embranchement de Philadelphie à Trenton	10 1/2	2,133,000	203,100
Embranchement de Baltimore à la Susquébannah .	24	7,100,000	295,800
Embranchement de la Nouvelle-Orléans à Carrolton.	3 1/2	2,000,000	571,400
Embranchement de Schénectady à Saratoga.........	8 1/2	1,600,000	188,200
Embranchement de Troy à Saratoga........	9 3/4	1,800,000	184,600
Embranchement de la Nouvelle-Orléans au lac Pontchartrain	2	2,300,000	1,150,000
Embranchement de Chersterfield................	5 1/4	1,050,000	200,000
Embranchement de Carbondale à Honesdale........	6 1/2	1,600,000	246,200
Embranchement de Postrille à Sunbury	17 3/4	6,000,000	338,000
Embranchement de Philadelphie à Reading.......	22 3/4	8,000,000	351,600
Divers ouvrages voisins des mines..................	66	6,000,000	90,900
Chemin de fer de Quincy (Massachussetts)........	1 1/4	180,000	144,000
Chemin de fer d'Ithaca à Owégo (New-York).....	11 3/4	2,700,000	230,800
Chemin de fer de Lexington à Louisville...............	36	6,000,000	166,700
Chemin de fer de Tuscumbia à Decatur (Alabama)....	18	3,000,000	200,000
Chemin de fer de Rochester..	1 1/4	160,000	128,000
Chemin de fer de Buffalo à Blackrock.	1 1/4	50,000	40,000

NOTES.

Ces tables statistiques, extraites d'un ouvrage de M. Michel Chevalier, comprennent les lignes de chemins de fer dirigées des divers points du littoral de l'Atlantique jusqu'à l'ouest des monts Alléghanys, c'est-à-dire aux bassins du Mississipi ou du Saint-Laurent.

Toutes ces lignes composent un admirable système de chemins de fer qui se combine avecle système général de la canalisation des États-Unis, commencée le 4 juillet 1817 par le canal Erié.

Tous les chemins de fer compris dans les tables précédentes étaient achevés ou presque achevés en 1835.

La dépense moyenne d'une lieue de chemin de fer en Amérique s'élève, d'après les tables précédentes, à 253,000 fr.

La moyenne générale de la dépense des chemins de fer s'élève à 312,000 fr.

Si l'on tenait compte des principaux ouvrages exécutés depuis 1835, tels que la continuation du chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, le chemin de fer de New-York au lac Érié, celui d'Elmyra à Williamsport, l'*Eastern* et le *Western-Raisroads* près de Boston, le reste du chemin de fer de Buffalo à Rochester, le chemin de fer de Philadelphie à Baltimore par Wilmington, ceux de New-Haven à Hartford, de Weststokbridge à Hudson, de Lancaster à Harrisburg, de Richmond à Pétersburg, de Gaston à Raleigh (Caroline du Nord), ceux qui ont été entrepris en Géorgie, de Savannah à Macon, d'Augusta à Athènes et à Madison, de la Chattahoochee au Tennessee, etc., on obtiendrait un total définitif de 16,000 lieues

environ de chemins de fer exécutés aux États-Unis en 1838.

Les États-Unis ont exécuté, depuis 1817 jusqu'en 1835, c'est-à-dire, en dix-huit années, 1,465 lieues environ de canaux.

La dépense totale des canaux exécutés en 1835 s'était élevée à 510,583,000 fr. : ce qui donne pour dépense moyenne d'une lieue 348,500 fr., et pour moyenne générale des canaux une somme de 312,000 fr., somme égale à la moyenne générale des chemins de fer.

Depuis 1835, la canalisation des Provinces-Unies a été continuée avec la même énergie, la même intelligence et la même activité.

Il n'y avait aucune espèce de voies de communication, de routes à l'état d'entretien, lorsqu'on a commencé à construire des chemins de fer aux États-Unis. Sur ce sol vierge et dépourvu de viabilité, le chemin de fer fut accueilli avec transport ; on y vit aussitôt le moyen de défrichement le plus propre à accélérer la conquête agricole du vaste continent américain, et le moyen le plus puissant d'assurer le maintien de la confédération entre les divers états.

Le chemin de fer a été construit comme un instrument d'utilité industrielle et politique, et non pas comme une voie de luxe, c'est-à-dire qu'il a été exécuté avec une sage et féconde économie.

La double utilité du chemin de fer en Amérique, l'économie dans l'exécution, le bon marché des terrains qui souvent sont une propriété vacante, expliquent ces immenses constructions qui excitent l'étonnement et l'admiration.

FRANCE.

La France possède une certaine étendue de chemins de fer exécutés, ou sur le point d'être livrés à la circulation. En voici le détail :

De Saint-Étienne à Andrézieux................	5 lieues	1/2
D'Andrézieux à Roanne....................	16	3/4
De Saint-Étienne à Lyon..	14	1/2
D'Épinal au canal de Bourgogne................	7	
De Paris à Saint-Germain...............	4	3/4
De Montpellier à Cette......................	6	3/4
De Paris à Versailles (rive droite)............	4	
De Mulhouse à Thann............	5	
De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.........	2	1/4
De Saint-Waast-la-Haut à Denain............	2	1/4
D'Abscond à Denain........................	1	1/2
De Paris à Versailles (rive gauche)...........	4	1/2
D'Alais à Beaucaire........	17	1/2
De Bâle à Strasbourg.	35	
De Paris à Orléans avec ses embranchements	36	3/4

De Paris à Orléans.	29	
Embranchements d'Orléans — de Corbeil....	3	
Embranchements d'Orléans — d'Arpajon....	»	3/4
Embranchements d'Orléans — de Pithiviers .	4	
Total de la distance du chemin de fer de Paris à Orléans avec ses embranchements...	36	3/4

De Bordeaux à la Teste........................ 13

La France a donc un peu plus de 170 lieues de chemins de fer.

NOTES.

Les chemins de fer actuellement en pleine voie d'exécution sont : le chemin de fer de Paris à Rouen, de Montpellier à Nîmes, de Lille et de Valenciennes à la frontière.

— Le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon est le plus fréquenté qui soit au monde ; il est parcouru chaque année par 500,000 tonneaux de marchandises ; or, on dit que la circulation est animée sur un chemin de fer ou sur un canal lorsqu'il y passe 100,000 tonneaux.

— Le chemin de Paris à Versailles (rive droite) se joint à celui de Paris à Saint-Germain jusqu'à la station d'Asnières.

— Le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) offre des points de vue très pittoresques, surtout au point où la voie domine la commune de Sèvres, le bassin de la Seine et les hauteurs de Saint-Cloud.

— Le chemin de fer de Saint-Germain, ayant une entrée rue Saint-Lazare, dans l'intérieur de Paris, un grand atelier de construction et diverses propriétés accessoires, a coûté environ 13 millions, soit 2,736,000 fr. par lieue.

— Un rapprochement curieux, c'est que la France, qui est en arrière des autres nations pour les chemins de fer, a donné la première l'exemple de la canalisation : ainsi, le canal de Briare fut commencé sous Henri IV et achevé en 1642 ; celui d'Orléans, sous Louis XIII et achevé en 1692 ; celui du Languedoc, sous Louis XIV et achevé en 1680 ; celui de Loing, sous Louis XV et achevé en 1723. Le premier canal a été creusé sur le sol de l'Angleterre en 1760 seulement par le duc de Brigwater. Le

premier canal creusé aux États-Unis est le canal Erié, commencé le 4 juillet 1817.

— Pour éclairer le public sur les spéculations industrielles relatives aux chemins de fer, je réunis ici les statuts approuvés ou projetés de chaque compagnie qui a demandé ou obtenu déjà la concession d'un chemin de fer. On trouvera dans ce tableau les dates des principales concessions.

STATUTS

APPROUVÉS OU PROJETÉS DES PRINCIPALES COMPAGNIES FRANÇAISES.

STATUTS.

CHEMIN DE FER

de Saint-Étienne à Lyon,

PAR GIVORS ET RIVE-DE-GIERS.

6 juin 1826, concession perpétuelle à MM. Seguin frères, Ed. Biot et compagnie. Taxe de 0,98 cent. pour transport de 1,000 kilog. par kilomètre.

Ordonnance du 17 mars 1827, approbative des statuts d'une société anonyme fondée avec dix-sept autres personnes par acte de la veille, lesquelles soumissionnent ensemble 2,000 actions de 5,000 fr., faisant le fonds social de 10,000,000 de fr.

Ces actions donnent droit à un intérêt de 4 pour cent et au partage de moitié des bénéfices.

Le fonds social pourra être augmenté de 2,000,000 de fr.

Les charges sont, outre l'intérêt du capital à 4 pour cent, l'impôt foncier comme pour les canaux, les frais d'administration, de perception et d'entretien, plus un fonds de réserve à prendre sur les bénéfices excédant

6 pour cent, lequel ne pourra dépasser 5 pour cent du capital.

ART. 34 ET 35. La deuxième moitié des bénéfices nets est dévolue à l'industrie et aux fondateurs. Elle est représentée par 400 actions, dont 60 pour les fondateurs et 340 pour les concessionnaires.

ART. 94. Ces derniers ne prendront part à la distribution qu'après que les actions du capital auront reçu, outre l'intérêt de 4 pour cent, un dividende de 3 pour cent; bien entendu qu'alors ils auront droit au partage du même dividende.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE,

d'Andrézieux à Roanne.

Soumission par MM. Mellet et Henry le 21 juillet 1828; concession le 27 août suivant. Ordonnance du 26 avril 1829, approbative des statuts de la société anonyme, fondée par acte du 14 avril courant, avec vingt-une personnes, lesquelles soumissionnent ensemble 2,000 actions de 5,000 francs, formant le fonds social de 10,000,000 de fr., qui pourra être élevé à 12,000,000 de fr. Les actions portant intérêt à 4 pour cent, réductibles en cas d'insuffisance des produits, et sans reprise alors d'une année sur l'autre.

En outre de l'intérêt, ces actions ont droit à la moitié du bénéfice net.

Après les charges, lorsque la somme des bénéfices dépassera 10 pour cent, il y aura lieu à un prélèvement pour former un fonds de réserve qui ne pourra pas dépasser 500,000 fr.

Comme au chemin de Lyon, la seconde moitié des bénéfices est dévolue à l'industrie, représentée par 400 actions, partagées de la même manière entre les fondateurs et les concessionnaires. Ces derniers consentent également à ne toucher leur part de dividende que lorsque la distribution des intérêts et du dividende s'élèveront à 7 pour cent, dont alors ils reprennent leur part.

CHEMIN DE FER

de Paris à Saint-Germain.

Concession accordée par la loi du 9 juillet 1835. Ordonnance du 4 novembre 1835, autorisant la société anonyme, fondée par acte passé le 2 novembre, pour quatre-vingt-dix-neuf ans,

Entre	MM. Rotschild frères, Louis d'Eichtal et fils, J.-C. Davilliers et Cie, Thurneyssen et Cie, Emile Pereire,	Qui souscrivent 5,000,000 fr. en actions de 500 fr.

Deux mille actions faisant le sixième million, complément du fonds social, sont mises en réserve pour être négociées plus tard par le ministère d'agent de change.

ART. 11 ET 12. Les bénéfices, après frais d'administration, exploitation, entretien ou charges annuelles, sont répartis à raison de 25 fr. par action, représentant l'intérêt à 5 pour cent; le surplus est divisé :

Moitié aux actionnaires;

Un quart au concessionnaire, M. Pereire, auquel est délivré un titre de fondation en 2,000 coupons;

Un quart à la réserve.

ART. 13. Si les bénéfices ne pouvaient fournir cette retenue, la réserve prendrait demi pour cent sur les 25 fr. de la distribution attribuée aux actions.

Dès que la réserve présentera au delà de 500,000 fr. une somme suffisante pour rembourser un cinquième du capital des actions, il sera procédé à cette distribution jusqu'à complet remboursement des 500 fr. Après le remboursement intégral, les bénéfices appartiendront un tiers aux titres du concessionnaire.

Quatre personnes, de chacune des maisons de banque fondatrices, sont administrateurs jusqu'à l'achèvement des travaux.

M. Pereire est directeur.

CHEMIN DE FER

de Paris à Saint-Cloud et Versailles,

OU VERSAILLES RIVE DROITE.

Adjudication, le 26 avril 1837, de la concession autorisée par la loi du 9 juillet 1836, approuvée le 24 mai 1837, pour quatre-vingt-dix-neuf ans.

Ordonnance du 21 novembre 1837, approbative des statuts de la société formée, par acte des 31 octobre et 2 novembre précédents, entre les adjudicataires :

MM. de Rotschild frères, Jacques Lefebvre et comp., Louis d'Eichtal et fils, J.-Ch. Davilliers et comp., Thurneyssen et comp.. Baron de Berthon, Victor Lanjuinais, Emile Pereire,	Souscripteurs ensemble de 22,000 actions, formant le fonds social de 11 millions. Les sept premiers, administrateurs. Le huitième, M. Pereire, directeur jusqu'à l'achèvement du chemin.

Point de stipulation d'intérêts pour les capitaux; les bénéfices, toutes charges payées, à répartir, pour neuf dixièmes, entre les actionnaires; le dernier dixième mis en réserve jusqu'à concurrence d'un million.

CHEMIN DE FER

de Paris à Meudon, Sèvres et Versailles,

OU VERSAILLES RIVE GAUCHE.

26 avril 1837, adjudication, approuvée le 26 mai, de la concession autorisée par la loi du 9 juillet 1836, et pour quatre-vingt-dix-neuf ans.

Ordonnance du 25 avril 1837, approbative des statuts de la société, fondée par acte des 14, 17, 18 et 19 août précédent, entre les adjudicataires, MM. B.-Louis Fould et Fould-Oppenheim, et Auguste Leo;

Et MM. de Mecklenbourg, de Perthuis, etc., au nombre de vingt-quatre, lesquels souscrivent ensemble comme fondateurs 16,000 actions de 500 fr., formant un fonds social de 8,000,000 fr. qui pourra être porté à 10.

Neuf des fondateurs forment le conseil d'administration, investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion des affaires de la société. L'un d'eux, M. Auguste Leo, est nommé administrateur général et remplit les fonctions de directeur pendant la durée des travaux.

L'excédant des recettes, déduction faite des charges, compose la somme des bénéfices, dont un vingtième est prélevé pour former une réserve; cette réserve doit être entretenue sur le pied de 500,000 fr. Le surplus se répartit entre les actions émises.

CHEMIN DE FER

de Strasbourg à Bâle.

Au commencement de la session de 1838, le gouvernement proposa l'établissement de ce chemin et sa concession d'urgence, à raison d'une entreprise rivale projetée de l'autre côté du Rhin; elle est accordée à MM. Nicolas Kœchlin et frères, dont l'acte de société soumis, et, dit-on, approuvé au conseil d'Etat, contient les dispositions suivantes :

1° 42,000,000 de francs forment le fonds social, divisé en 84,000,000 actions de 500 francs à appliquer :

2° A l'exécution du chemin, à l'acquisition du matériel pour l'exploitation. .	40,000,000 fr.
3° Pour fonds de roulement.	1,000,000
Indemnité au profit de MM. Kœchlin dans le cas où le gouvernement exigerait la prolongation de Strasbourg à Lauterbourg; à défaut de cet emploi pour la réserve.	1,000,000
Somme égale.	42,000,000

La souscription engage pour la somme totale de l'action; elle est annoncée faite entièrement par les personnes qui, suivant l'art. 47, ont comparu à l'acte.

Les cédants restent garants jusqu'à parfait paiement.

Chaque action donne droit à un 84 millième des bénéfices qui résultent des excédants de dépense, après ac-

quittement et prélèvement d'un dixième pour le fonds de réserve, lequel devra être maintenu à 2,500,000 fr.

Par l'art. 26, les administrateurs sont nommés jusqu'à la fin des travaux avec les pouvoirs les plus étendus pour engager la compagnie, faire le placement des fonds libres, passer tous marchés, contracter emprunts et hypothèques, aliéner et acquérir, choisir le mode qu'ils jugeront le plus convenable à la conduite des travaux, traiter même à forfait.

Et à la suite de la copie de cet acte de société se trouve celle d'un traité à forfait de la maison Kœchlin, pour construire et livrer le chemin avec le matériel d'exploitation moyennant 40,000,000 fr., à ratifier par le conseil d'administration, ensuite de l'ordonnance royale approbative des statuts de la société anonyme.

Et enfin le modèle de souscription, où l'engagement est pris après communication de ce traité.

CHEMIN DE FER DE PARIS A TOURS

par Chartres.

Souscription de 54,000,000 fr. remplie chez
L'auteur du projet, M. Corréard,
MM. J. Laffitte et Cie,
Et les deux notaires de la société.

Par acte du 15 février 1838, M. Corréard appelle à

former la société anonyme pour l'exécution et l'exploitation de ce chemin les personnes qui souscriront aux conditions ci-après, base des statuts à faire approuver :

120,000 actions de 500 fr. seront créées pour représenter le fonds social de 60 millions. Le dixième, ou douze mille actions lui seront attribuées, tant pour lui que pour les personnes qui l'ont aidé de leurs capitaux et de leurs travaux. La concession qu'il poursuit, les études, plans, etc., appartiendront à la société ; tous les frais faits, ceux relatifs au cautionnement des 500,000 fr., au placement des actions, à l'encaissement des 54,000,000 fr., sont à sa charge.

Toutes les actions sont livrées au pair et payables par cinquième, de six en six mois, à partir de l'obtention de la concession, sans commission, afin que les 54,000,000 fr. restent entièrement applicables aux dépenses de la société après sa constitution.

L'amortissement, l'intérêt, le partage des dividendes sont les mêmes pour toutes les actions. Le fonds de réserve, qui sera porté à 5,000,000 fr., est formé de ce qui ne sera pas employé des 54,000.000 fr., et des prélèvements qui se pourront faire sur les bénéfices.

M. Corréard reste chargé de la direction des travaux ; il nomme la première fois le directeur et deux employés supérieurs de l'administration. Les cent plus forts actionnaires, représentant l'assemblée générale, nomment parmi eux un conseil de surveillance, qui choisit sept administrateurs pour tout le temps des travaux ; ce conseil d'administration gère les affaires de la société et autorise toutes les dépenses.

M. Corréard prépare à la société les études de divers embranchements et de la prolongation de Tours à Bor-

deaux, aux mêmes conditions. Il a souscrit 5 millions pour lui et les personnes dont il a mandat.

Cette souscription ne porte pas un simple projet.

Le tracé de ce chemin et les études complétement faites ont été soumis aux enquêtes, approuvés par le Conseil général des ponts et chaussées, et la loi d'établissement présentée, mais à la fin de la session de 1837. La clôture a empêché de délibérer sur l'adoption que proposait la commission.

Le renouvellement de la chambre obligeant à présenter de nouveau tout projet de loi non voté par la chambre dissoute, cette formalité, déjà appliquée à quatre chemins de fer tracés par des ingénieurs du gouvernement, reste à remplir pour celui de Tours, le seul resté en arrière ; et comme le rapport de la commission en a constaté l'utilité, que la soumission remplie en assure l'exécution, que l'offre du dépôt de 1,500,000 fr. de cautionnement complète à cet égard les précautions de sécurité, la proposition et l'adoption de la loi ne souffriraient probablement aucune difficulté.

CHEMIN DE FER DE PARIS AU HAVRE

par la vallée de la Seine.

Souscription de 81,000,000 fr. chez M. J. Laffitte et Cie, couverte jusqu'à 60,000,000 fr. ; les 21,000,000 fr. restant réservés pour être livrés après la concession.

Les promoteurs de cette souscription ont fait faire les études préparatoires, les plans et devis des dépenses de ce chemin, et dresser les statuts d'une société anonyme, à fin d'exécution et d'exploitation du chemin de fer dont ils poursuivent la concession.

Ils créent 81,000 actions de 100 fr. réprésentant un capital social de 81,000,000 fr. ; les actions seront délivrées au pair aux souscripteurs qui verseront en souscrivant un dixième dans la caisse de la maison J. Lafitte et C[ie]. L'intérêt de ce dixième sera servi à 3 pour cent jusqu'au jour de la concession, ou du remboursement en cas de non-concession. Six des promoteurs forment le conseil de surveillance.

Trois sont administrateurs : M. Riant, ancien notaire ; Jeanson, propriétaire ; Baignières, ancien agent de change.

Les engagements des souscripteurs sont pris avec ces administrateurs, qui s'adjoindront deux autres personnes pour compléter le conseil d'administration, dont les membres recevront un traitement annuel de 20,000 fr. ;

Plus une part de 5 pour cent sur les produits nets qui excéderont les quatre premiers millions.

Un quart des produits nets sera attribué aux fondateurs, auxquels il en sera delivré un titre ou des actions spéciales.

Les frais de négociation d'actions, commissions de banque et d'encaissement sont à la charge de la compagnie.

Les frais d'étude et de tracé du plan seront soldés par 500 actions du capital.

Le versement du dixième à l'avance doit pourvoir au cautionnement.

CHEMIN DE FER

de Paris à la frontière de Belgique,

PAR COMPIÈGNE ET LES VALLÉES.

Souscription de 80,000,000 de francs ouverte par MM. Mourenq, ancien agent de change, Drouillard, négociant, acte du 21 mars 1838, pour fonder la société anonyme dont ils seront administrateurs, directeurs généraux, jusqu'à confection du chemin, avec traitement (art. 5) fixé par le conseil d'administration dont ils font partie.

Ils suivront en leur nom la concession du chemin dont ils feront faire les études, plans, devis et travaux préliminaires par des ingénieurs de leur choix, et dont les frais seront pris sur les fonds à verser (art. 2).

L'engagement ne deviendra définitif qu'autant que la souscription s'élèvera à 60,000,000 fr.

Le capital présumé nécessaire à l'exécution, étant 80,000,000 fr., sera représenté par 160,000 actions de 500 fr. à livrer au pair (art. 3).

Tout souscripteur devra payer aux mains des banquiers MM. Fould et Fould-Oppenheim, Blaque, Certain, Drouillard, 15 pour cent du montant de sa soumission, dont ils feront le versement à la Banque, à un compte spécial ouvert à leur nom collectif (art. 4 et 5).

Si les premiers 60,000,000 fr. n'étaient point souscrits en trois mois, et si la concession n'était pas obtenue dans un an, le montant de ces versements serait rendu intégralement (art. 8).

Art. 13. Les banquiers interviennent pour accepter ces conditions.

Art. 6. La concession obtenue, les fonds sont remis aux concessionnaires, qui donnent décharge valable aux banquiers et font emploi des fonds, notamment à fournir le cautionnement.

Art. 5. Le deuxième versement est exigible immédiatement après l'obtention de la concession, et sera accompagné d'une prime de 1 pour cent pour couvrir les fondateurs de tous les frais préliminaires de la constitution de la société, publication et commission de banque.

Ils ont droit, en outre, au dixième des bénéfices annuels, après acquittement des charges et de l'intérêt du capital à 5 pour cent.

Les autres conditions des statuts sont laissées à la prudence de MM. Mourenq et Drouillard.

CHEMIN DE FER

de Paris à Orléans.

Souscription de 30,000,000 fr. ouverte chez MM. Laffitte et Cie par Eugène Gaillard et Alexis Rampin, banquiers, François Lemoine, entrepreneur des ponts et chaussées, Jean Delchet, propriétaire, lesquels, par acte du 5 avril 1838, appellent à former avec eux une

société anonyme pour l'exécution et l'exploitation de ce chemin, passant par *Corbeil, la vallée de l'Essone et Etampes*, ou tout *autre tracé entre Paris et Orléans*, et notamment *celui qui serait fait sur les plans de l'administration.*

Ceux qui soumissionneraient ces 30,000,000 fr., représentés par 60,000 actions de 500 fr., qui, avec les 750 autres actions de pareille valeur à délivrer à MM. Gaillard et Rampin, comme frais d'études, formeront le fonds social de 30,375,000 fr.

Un cinquième de l'action doit être déposé en soumissionnant. L'intérêt en sera servi à 3 pour cent, et la restitution intégralement faite si la concession n'est pas obtenue à l'ouverture de la prochaine session.

MM. Gaillard et Lemoine sont administrateurs, ils en nommeront deux autres; l'assemblée générale des actionnaires, sur leur présentation, complétera le conseil d'administration, auquel un traitement annuel est affecté, et qui doit rester en fonctions pour la durée des travaux et *huit ans* après leur achèvement.

La réserve à faire par prélèvement sur les bénéfices sera maintenue à 1 million.

Les administrateurs prélèvent 5 pour cent aussi sur les bénéfices.

Après quoi le partage se fait à raison de 9 dixièmes aux actionnaires et un dixième aux fondateurs.

TABLE DES MATIÈRES.

TABLES STATISTIQUES.